16e Année. — N° 769.
Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
14 Juin 1919. Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

PERREYON BAT UN NOUVEAU RECORD

L'aviateur Perreyon, recordman du monde de la hauteur, vient de battre le record du monde de l'altitude avec une passagère, Mme de Plagino, s'élevant à Buc, à 5.100 mètres. (Monoplan Blériot, moteur Gnôme 160 chevaux).

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Officiers Ministériels

2 maisons à Paris. 1° R. GRENETA, 44; 2° r. François-Miron, 13 et r. Clocheperce, 1. R. br. 5.395 fr. et 3.450 fr. M. à pr. 45.000 et 30.000 fr. Adj. Ch. not., 24 juin. Me BACHELEZ, not., r. Turbigo, 3.

MAISON à Paris, r. St-Honoré, 70. Rev. 9.000 fr. M. à p. 100.000 fr. Adj. Ch. not., Paris, 24 juin. S'adr. aux not. Mes COTTIN, 6, r. Royale, à Paris, *dép. ench.* et LOYSEAU. not., 23 *bis*, bd Strasbourg, à Boulogne-s.-S.

Maison à Boulogne-sur-Seine, route de Versailles, 144 avec terrain 574 m. Rev. 1.400 fr. M. à p. 15.000 fr. Maison à Sèvres, r. Ville-d'Avray, 2. Marchand de vins-restaurant. Rev. net : 2.300 fr. M. à p. : 25.000 fr. Adj. s. 1 ench., le 27 juin 1913, à 1 heure, en l'Etude de Me LOYSEAU, not., 23 *bis*, bd Strasbourg, à Boulogne-s.-S.

Courbevoie. Propriété avec jardin et dépend., 18, rue Victor-Hugo. 1.800 m. env. M. à p. 55.000 fr. Adj. Ch. not., Paris, 24 juin. Me COUSIN, not., 6, pl. St-Michel, Paris.

MAISON rue du Cloître-Saint-Merri, 6. Contenance : 421 m. Revenu : 20.000 fr. M. à p. 180.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. not., Paris, 1er juillet 1913. S'adr. à Me PÈRE, notaire. 9, place des Petits-Pères.

A CÉDER DE SUITE
BONNE FERME dans les environs de Melun
d'une contenance de 220 hectares, Montures à forfait et récoltes à dire d'experts.
Droit de chasse. S'adresser au bureau du journal.

(Eure) près Gaillon **DOMAINE** des Rotoirs : château, parc, terres, fermes, bois, 371 hect. Mise à prix : 400.000 fr. A adj. sur 1 enc. Ch. not., Paris, 24 juin. S'adr. Me MOREAU, n., 76, r. St-Lazare, Paris.

2 maisons de rapport 1° Rue de **RENNES,** 56 et r. Bernard-Palissy. Cce 207m. R. b. 28.760 M. à p. 320.000 f. 2° **FG ST-ANTOINE, 158** et dt au bail, terrain contigu 900 m. R. br. 26.200 fr. M. à p. 250.000 fr. Adj. sur 1 ench. Ch. not., 24 juin. S'adr. Me FAY, not., 11, r. St-Florentin.

Vente au Palais, à Paris, le 2 juillet 1913, 2 heures.
Propriété à Paris **19, R. CROULEBARBE**
Contenance : 813 m. environ. Revenu brut : 11.168 francs environ. Mise à prix, 100.000 francs.
S'adresser à Mes CARTAULT, CORTOT, WEILL, avoués ; GIRARDIN et DESPLANQUES, notaires.

Maison (4e) R. RAMBUTEAU, 17, angle rue du Temple. Rev. br. 24.693 francs. Mise à pr. 260.000 francs. Propriété à Fontenay-aux-Roses, av. Isabelle, 8, près gare. Cce 2.800m. Rev. br. 2.750 fr. M. à p. 35.000 fr. Adj. s. 1 enc. Ch. not., Paris, 1er juillet. S'adr. not. Mes GRESLÉ, BREUILLAUD, G. MOREL D'ARLEUX, 15, rue des Sts-Pères, *dép. ench.*

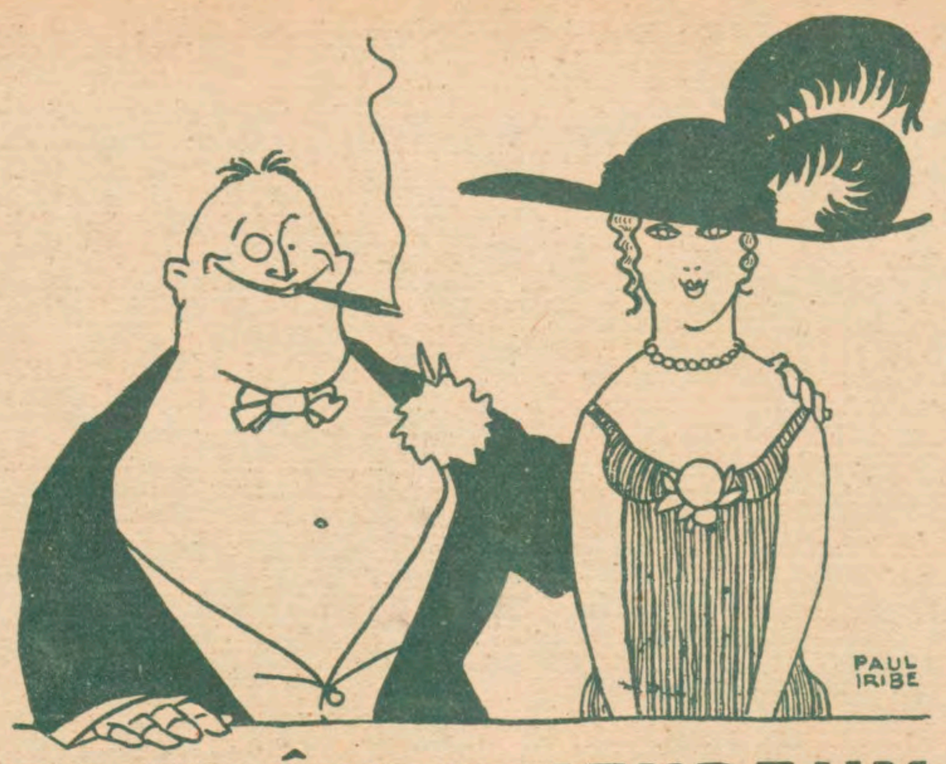
Vente au Palais, mercredi 25 juin 1913, à 2 heures.
1° PROPRIÉTÉ A SAINT-MAUR
rue Robert-Martin, 14. Conten. envir. 304 mètres. Revenu brut : 550 francs. Mise à prix : 7.000 francs.
2° PROPRIÉTÉ mêmes ville et rue, n° 16. Contenance envir. 302 mètres. Revenu brut : 550 francs. Mise **TERRAIN** même ville. rue à prix : 7.000 francs. 3° Léon-Bocquet.
Contenance environ : 609 m. 90, Libre de location.
Mise à prix : 4.800 francs. S'adresser à Mes ZAMBEAUX, LÉVEILLÉ-NIZEROLLE, avoués à Paris, et BRAUN, notaire à Saint-Maur.

CABOURG A vendre, grande villa, tr. conf. au centre, près mer et cas. communs, 15 pièces, jardin angl. vaste terr., superficie : 4,300 mq, sur 2 rues pr. av. Très belle occasion. S'adresser à Me LEROYER, notaire à Vimoutiers (Orne).

VENTE au Palais, le 28 juin 1913, à 2 heures. Propriété à usage d'
HOPITAL A ORMESSON (Seine-et-Oise).
Chemin de la Queue-en-Brie à Bonneuil. Superficie : 22.895 mètres. Mise à prix : 100.000 francs.
II. **PROPRIÉTÉ** à usage d'hôpital **A NOISY-** le Grand (S.-et-O.)
Chemin de Noisy-le-Grand à Corbeil. Superficie : 55.439 mètres. Mise à prix : 75.000 francs.
III. **PROPRIETE** à usage d'hôpital **A VILLIERS-** sur-Marne (S.-et-O.)
Superficie : 17.475 mètres. Mise à prix : 100.000 fr. Et six terrains sis même lieu. Contenances diverses. Mises à prix : de 2:000 à 3.000 francs. IV. *a*) Groupe de bâtiments avec cours et jardins à **ROUGEMONT** (Doubs). Superficie : 41 ares 25 cent. M. à prix : 30.000 francs. *b*) Jardins attenants. Contenance : 14 ares 16 centiares. Mise à pr. 1.000 fr. *c*) Terrains et vergers attenants. Contenance : 61 ares 80 cent. Mise à prix ; 3.000 fr. Le tout dépendant de l'actif de la Société Immobilière des Hôpitaux pour enfants tuberculeux. S'adresser, pour les renseignements, à Me BRUNET, avoué, à Me JACQUES PÈLEGRIN, administrateur judiciaire et à Me LANQUEST, notaire.

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**

10, r. Hautefeuille, Paris (VIe)
Paris, Province, Etranger
Appareil de suspension évitant toute secousse.
Personnel choisi.
:: TÉLÉPHONE : 818-67 ::: (Jour et nuit)



POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
MAXIMA achète
AUTOS DE MARQUE
AYANT AU
MAXIMUM
DEUX ANS DE DATE

BIJOUX. DIAMANTS. PERLES
RECONNAISSANCES

TÉLÉPH. 114-50 1bis Boulde des ITALIENS 2e ETAGE

ST-MORITZ-DORF
(Engadine, Suisse)
Station Balnéo-Climatérique la plus élevée de l'Europe

Grand Hôtel St-Moritz

450 lits — Ouvert depuis Décembre 1905

L'Hôtel de luxe des Alpes
SAISON D'ÉTÉ : JUIN - DÉCEMBRE

Appartements de famille, avec salle de bains et cabinets de toilette en plein midi. — Doubles corridors assurant une tranquillité absolue. — Magnifique hall — Terrasse et restaurant français dominant le lac. — Lawn-tennis, croquets, etc. — Deux concerts par jour. — Train de luxe : Calais-Paris-Saint-Moritz.

Pour prospectus, etc., s'adresser à la Direction.

QUINZE MINUTES D'EXERCICE PAR JOUR
pour la Santé
pour la Beauté

MON SYSTÈME

la plus efficace méthode de culture physique
par **J.-P. MULLER**
le véritable promoteur de la culture physique
pour les **Femmes** pour les **Enfants**

M. J.-P. MULLER

LA MÉTHODE MULLER
consacrée par le récent congrès, assure :

à la femme :
une jeunesse éternelle

à l'enfant :
un développement parfait

à tous :
LA BEAUTÉ, LA SANTÉ
sans fatigue, ni perte de temps

Chaque volume **cartonné**
avec 100 illustrations démonstratives :
3 francs
EN VENTE PARTOUT
PIERRE LAFITTE & Cie

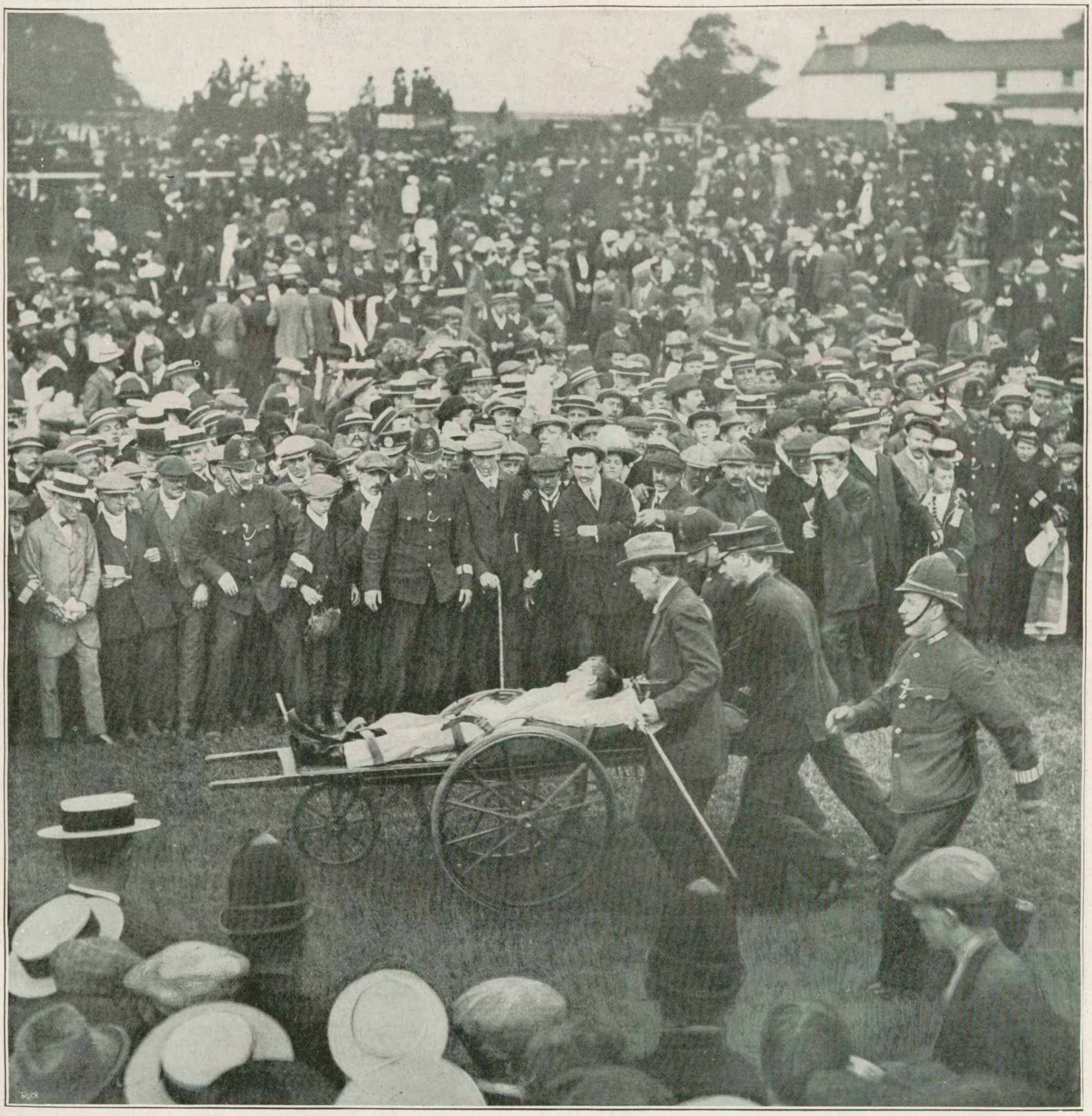
La Vie au Grand Air

N° 769 - 14 Juin 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



L'ACCIDENT DU JOCKEY JONES AU DERBY D'EPSOM

Les suffragettes anglaises ont voulu gâter le Derby d'Epsom, ne se rendant pas compte que s'attaquer à une grande épreuve sportive était pour elles le plus sûr moyen de se rendre impopulaires. Lorsque le peloton de tête arriva au Tottenham Corner, celle qui avait été désignée, Miss Davison, se précipita sur la piste et s'élança parmi les chevaux. Elle fit tomber le cheval du roi d'Angleterre, Anmer et son jockey H. Jones. Celui-ci fut blessé peu gravement. Quant à la suffragette, elle mourut dimanche des suites de l'accident. Nous montrons le jockey blessé, tandis qu'on le conduit à l'hôpital sur une civière.

LES CRÉATEURS DE SOMMEIL

UN ANCÊTRE DE LA BOXE
Gretting fut avec Tom Pipes le second champion d'Angleterre.

La façon magistrale dont Georges Carpentier, le prodigieux boxeur français, a terminé son match avec Bombardier Wells, à Gand, s'attribuant ainsi le titre de champion d'Europe toutes catégories et de meilleur pugiliste européen, a attiré à nouveau l'attention sur les coups de knock-out, qui semblent faire mourir pour quelques instants ceux qui en sont victimes et les plongent dans un sommeil artificiel.

Les profanes sont profondément émus lorsqu'ils voient un homme tomber ainsi, les bras en croix et ne plus donner signe de vie. Maintes et maintes fois, j'ai déjà expliqué que le knock outé ne souffre pas. Il est absolument anesthésié, ne se rend plus compte de ce qui se passe, et souvent, lorsqu'il revient à lui, après quelques minutes de soins, il a complètement oublié ce qui s'est passé. Son vainqueur a frappé un centre nerveux au bon endroit par un coup sec qui n'a pas besoin d'être violent pour provoquer l'effondrement désiré. Parfois, des spectateurs restent sceptiques en voyant tomber un boxeur. Ils ont à peine aperçu l'attaque et sont tout étonnés d'avoir vu le perdant recevoir des coups, en apparence beaucoup plus redoutables, qui ne l'ont pas ébranlé, alors qu'une simple caresse, toutes proportions gardées, l'étend à terre. Pour mettre knock-out, inutile de frapper fort, il suffit de toucher où il convient. Et tous les champions sont à la merci d'un semblable incident. Certains sont plus protégés que d'autres, grâce aux tissus qui entourent leurs centres nerveux, mais il est bien rare qu'un homme, quelles que soient sa force et son endurance, n'ait pas connu les fantaisies du knock-out.

C'est pourquoi, lorsque deux boxeurs sont aux prises, l'un et l'autre n'auront qu'un objectif : étendre son adversaire sur le ring et terminer ainsi le combat sans avoir à aller jusqu'à la limite fixée. Tous les grands pugilistes ont recherché le moyen de distribuer ainsi les coups auxquels on ne résiste pas. Les créateurs de sommeil ne sont pas légion, et nous allons passer en revue leurs inventions.

Le knock-out, d'ailleurs, est une découverte moderne. La boxe remonte à 1719, et ce n'est qu'en 1880 qu'on enregistra le premier knock-out ; John-L. Sullivan, son auteur, mit ainsi fin au combat qui l'opposait à George Rooke, au deuxième round.

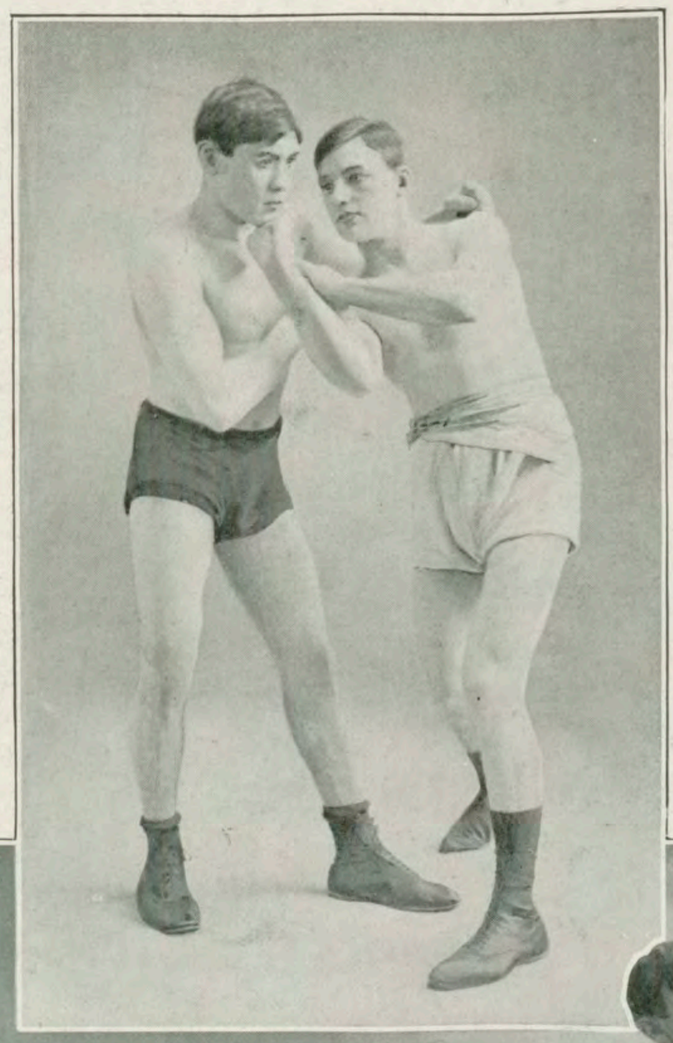
C'est tout au moins à cette époque qu'on se rendit compte des conséquences physiologiques de ces coups qui ne pardonnent pas. Auparavant, Jack Broughton, Bishop Sharp, Sam Baxter se débarrassèrent de leurs antagonistes par de semblables procédés, mais on ne considérait ces moyens que comme des manifestations du hasard. De plus, à l'époque où l'on boxait à poings nus, il était beaucoup plus difficile de terminer une rencontre de façon subite qu'avec des gants. Ceux-ci permettent, en effet, d'assujettir l'attaque, d'empêcher le poing de glisser, et surtout de frapper sans crainte de se briser les os de la main. Car, il n'en faut pas douter, les boxeurs s'abîment avec plus d'énergie gantés que lorsqu'ils avaient les poing nus. La masse de crin et de cuir leur permet de ressentir une douleur moindre en tapant, et, par conséquent, de mettre plus de puissance dans leurs coups.

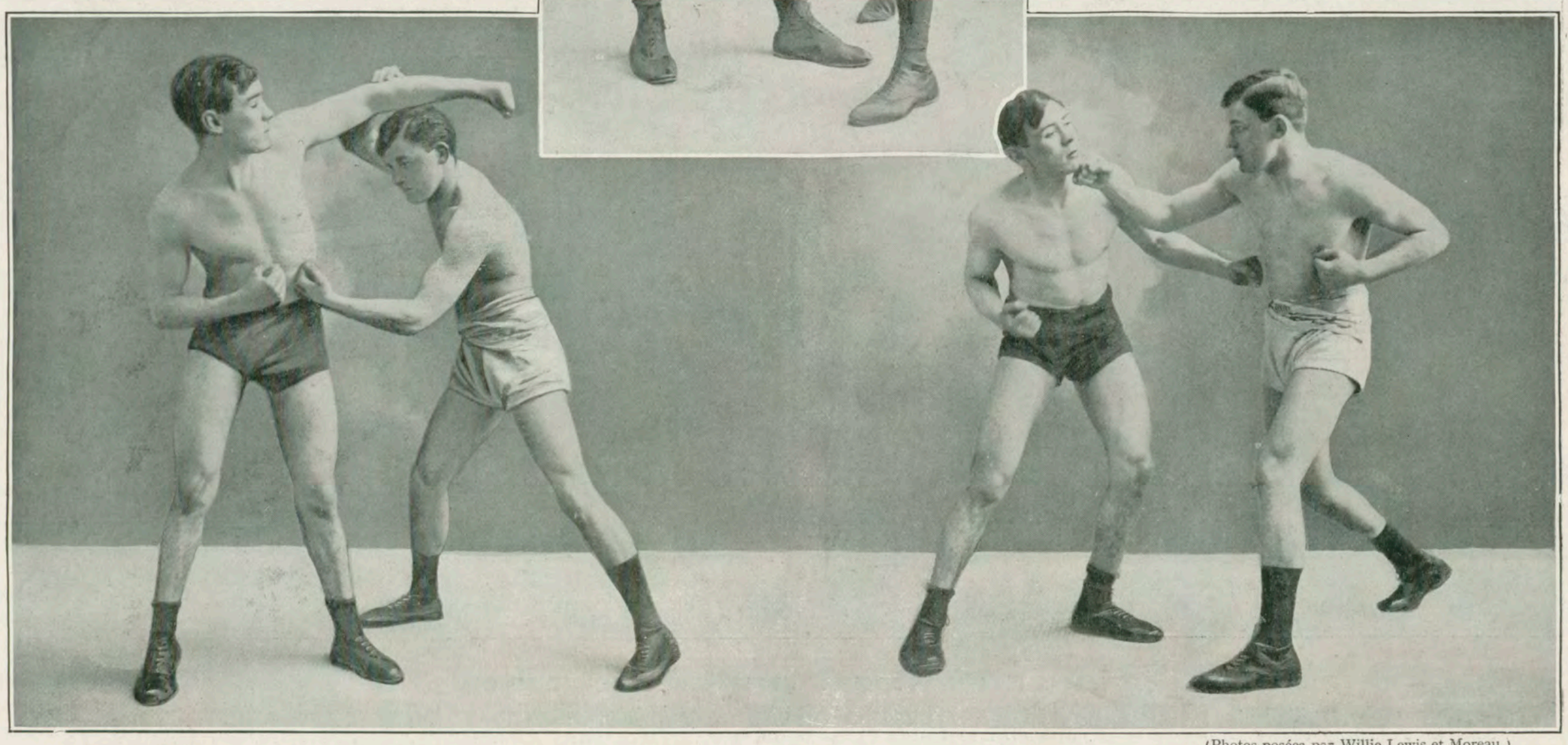
TOM PIPES
Tom Pipes succéda à Tom Pigg avec Gretting en 1730.

L'Américain John-L. Sullivan, nous l'avons dit, est reconnu comme l'inventeur officiel du knock-out. Il combattit pendant la moitié de sa carrière avec les poings nus, et pendant l'autre moitié avec des gants. Ce fut lui qui créa la méthode moderne. Il y eut avant lui de grands boxeurs, mais c'est lui qui montra ce qu'on pouvait faire avec de la science et prouva que la boxe n'est pas essentiellement un sport brutal.

LES INVENTEURS DU KNOCK-OUT

Il possédait un poing puissant qui, pendant longtemps, fit peur à tous ceux qui se sentaient susceptibles de lui prendre son titre de champion. C'est ainsi que sa carrière fut particulièrement longue, puisqu'elle s'étend de 1880 à 1896. Sa renommée lui permit de faire des tournées à travers les Etats-Unis en se présentant dans les music-halls ; il offrait des sommes considérables à tous ceux qui pourraient lui résister seulement quatre rounds. Jamais un seul homme ne put tenir jusqu'au bout, à part « Tug » Wilson Collins, qui vint à New-York en juillet 1882 pour tenter la chance. Celui-ci était debout à la fin de la quatrième reprise, mais il avait passé la plus grande partie de son temps étendu sur la toile du ring. Ce n'est que lorsque s'élevèrent de nouvelles gloires : les Charlie Mitchell, les Jake Kilrain, qu'il put enfin trouver des adversaires dignes de lui.



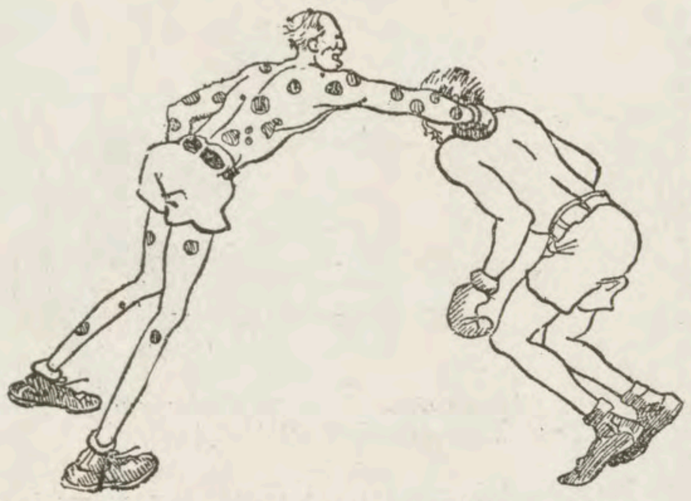


(Photos posées par Willie Lewis et Moreau.)

LE SHIFT-PUNCH
Ce coup inventé par Fitzssimons est celui par lequel Carpentier triompha de Bombardier Wells.

LE LOOP THE LOOP
Le loop the loop dû à Willie Lewis se donne dans les corps à corps et se termine par un uppercut.

LE CROCHET A LA MACHOIRE
Le crochet à la mâchoire est l'un des coups les plus employés pour mettre un adversaire knock-out.



"L'occipital punch" qu'employa Fitzsimmons lorsqu'il rencontra Gus Ruhlin.

John-L. Sullivan inventa le crochet à la mâchoire pour mettre fin à ses combats. Pendant trois ans, il termina presque tous ses matches par ce coup terrible et, comme il en conservait jalousement le secret, bien des boxeurs hésitaient à être opposés à cet homme terrible qui, d'une simple attaque, vous envoyait rouler sur le ring, comme mort, pour quelques instants.

Comme nul n'est prophète en son pays, on essaya naturellement, par la suite, de diminuer la valeur de cette invention, et on en attribua la paternité à Sam Baxter.

LE SHIFT-PUNCH DE FITZSIMMONS

Robert Fitzsimmons inventa, lui aussi, un coup demeuré célèbre. Et c'est justement par cette attaque que Georges Carpentier triompha à Gand de Bombardier Wells. Il s'agit du shift-punch au solar plexus.

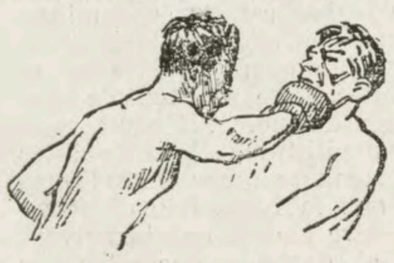
Le solar plexus, placé à la base du sternum, sous le xiphoïde, est entouré de tissus nerveux que protègent par devant le haut de l'abdomen. En heurtant avec précision le creux de l'estomac, le hook sec, même peu puissant, provoque une anesthésie subite, qui suffit à assurer la victoire.

Bob Fitzsimmons, le préférait à tout autre, sous le louable prétexte que la mâchoire est trop dure, et peut blesser la main, tandis que le corps offre une surface plus molle.

Il est curieux de constater que Georges Carpentier qui a repris le coup inventé par le célèbre Fitzsimmons offre de nombreux points communs avec lui. Celui-ci fut poids moyen pendant presque toute sa carrière et ce handicap ne l'empêcha pas de triompher du champion du monde des poids lourds, Jim Corbett, et de rencontrer des hommes comme Jeffries, Gus Ruhlin, Tom Sharkey et tant d'autres. Il rendait entre 25 et 50 livres à ses adversaires et les battait parce qu'il avait le « punch » et qu'il savait s'en servir. On rencontra rarement de plus prodigieux boxeur. Jack Dempsey, qui était champion du monde des poids moyens et réputé pour sa science, fut knock-outé par Fitzsimmons en 13 reprises. Jim Corbett, considéré comme le poids lourd le plus vite, le plus adroit et le plus scientifique qui ait jamais existé, ne put éviter le knock-out au quatorzième round lors de sa rencontre, pour le championnat, avec Fitzsimmons.

Ce qui caractérisait le jeu du fameux pugiliste, c'était sa patience et son sang-froid. Sûr de lui, il ne cherchait pas à toucher souvent pour s'attribuer des points, mais à attendre l'ouverture favorable pour porter l'attaque décisive qui devait lui valoir le succès. Pendant que Corbett plaçait quinze à vingt coups, Fitzsimmons en donnait un, mais qui faisait plus de ravage que ceux de son rival plus lourd. Comme Carpentier avec Bombardier Wells, il cherchait à endormir la confiance de son adversaire sur un point pour rentrer au moment imprévu de façon efficace. Carpentier fit semblant, à Gand, de n'avoir qu'un objectif : triompher de l'Anglais par un crochet à la mâchoire. Ses attaques fulgurantes amenèrent Wells à se protéger d'une façon extrêmement stricte le menton et à découvrir l'estomac. Immédiatement, le Français en profita pour donner le coup de grâce. C'est ainsi que Fitzimmons agissait.

Il restait immobile sur le ring, ne faisant presque pas de jeu de jambe. Chacune de ses attaques portait, ainsi qu'il l'avait prévu. Il manquait parfois son but, mais c'était moins par maladresse, que pour obliger son adversaire à prendre une position plus favorable pour recevoir le hook fatal à l'estomac.



Le coup vicieux du Mexicain Joe Rivers, pour les sorties de corps à corps.

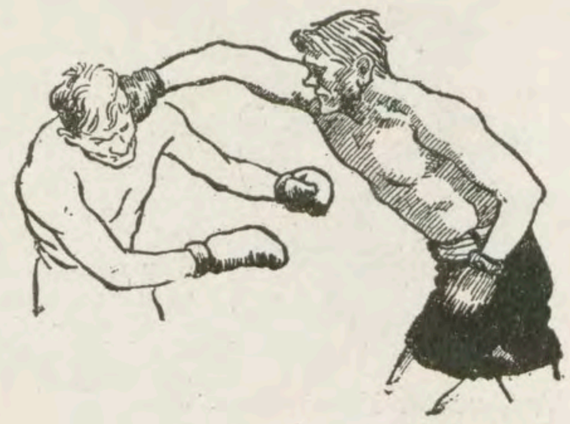
Et ce sont toutes ces qualités qui ont fait considérer Fitzsimmons comme le plus remarquable pugiliste des temps modernes.

Il fut l'un de ceux qui firent de plus découvertes comme coups de knock-out. Pourtant son nom est resté attaché plutôt à une attaque décisive dont il n'est pas le véritable inventeur. En fait, c'est Mike Donovan qui en eut l'idée, parce qu'il la trouvait moins dangereuse que les autres coups employés ordinairement.

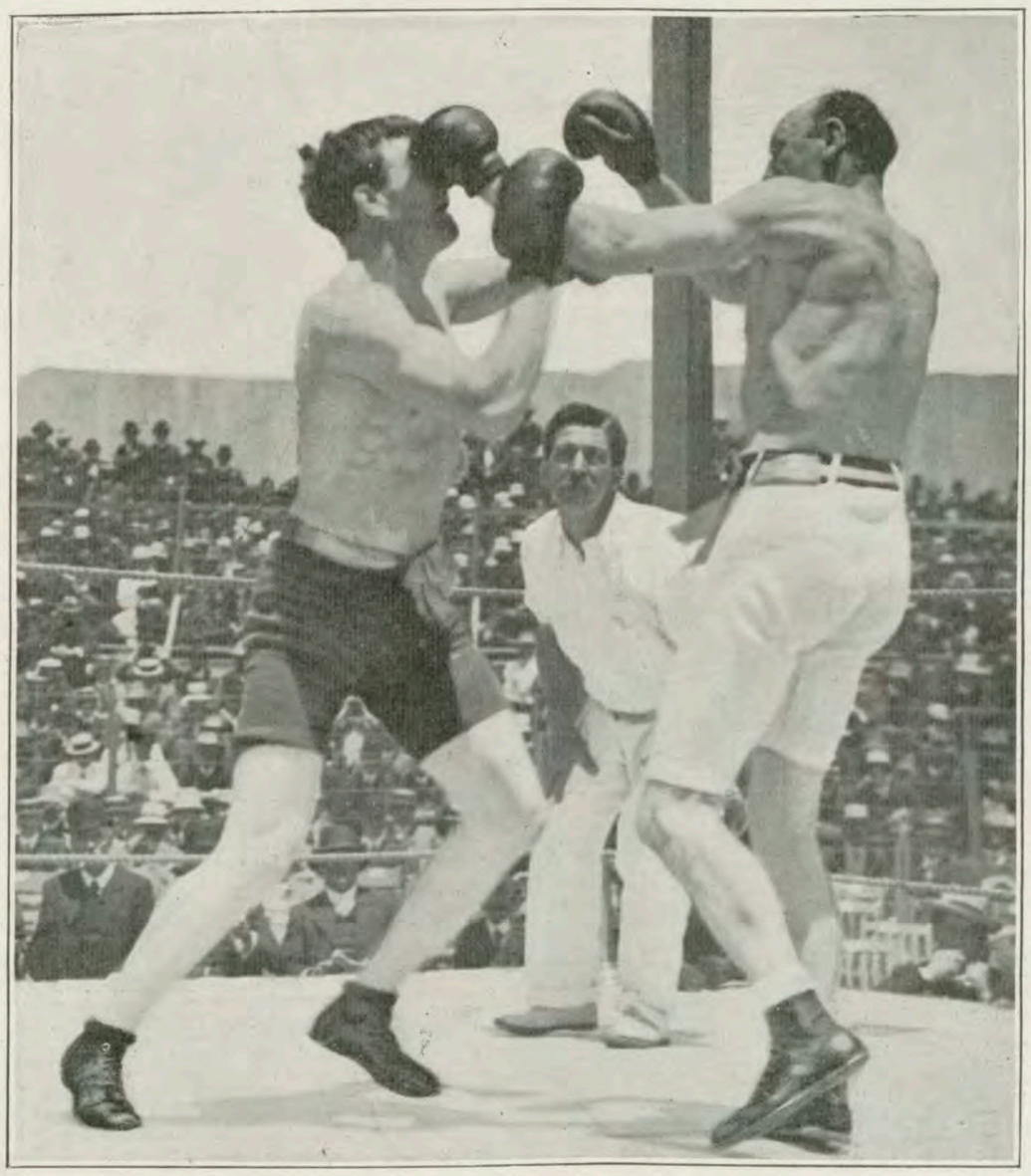
Fitzsimmons, dans ses tournées, knock-outait tout venant en les frappant à la pointe de la mâchoire de façon si terrible, que ses victimes ne revenaient souvent à elles que le lendemain ou le surlendemain. Mike Donovan, second de Fitzsimmons, s'inquiétait de cette puissance qui aurait très bien pu un jour amener la police à intervenir fâcheusement. Aussi, lui tint-il ce discours :

— Votre force est telle, Bob, que vous pouvez tuer l'un de vos adversaires. Vous n'avez pas la moindre idée de votre violence. Croyez-vous que ce soit drôle de knock-outer des hommes pour six heures au minimum. Quelle tête ferez-vous le jour où l'un d'eux sera tué ? Vous feriez bien mieux de frapper vos adversaires à la pointe de l'estomac, de cette façon vous n'avez aucune inquiétude à avoir sur les suites de vos knock-out !

Fitzsimmons frappé par la sûreté de ce jugement, se mit aussitôt à l'étude et essaya plusieurs coups divers. C'est de là que naquit le shift-punch au solar plexus, qui connut par la suite une si grande renommée.



Le swing à la carotide qui fut longtemps préféré au crochet à la mâchoire.



LE DERNIER MATCH DE FITZSIMMONS

Robert Fitzsimmons (à droite) fut le créateur de nombreux coups qui provoquent le sommeil artificiel que constitue le knock-out.

L'OCCIPITAL PUNCH

Il est un homme qui, actuellement, rappelle de loin la méthode de Fitzsimmons dans la catégorie des poids lourds. Il s'agit de Gunboat Smith, l'un des prétendants au titre de champion du monde. Il ne perd pas son temps en attaques inutiles. Il tourne autour de son rival jusqu'au moment où il trouve une ouverture et c'est à ce moment seulement qu'il rentre avec rapidité et force. Il paraît qu'il frappe avec autant de puissance et d'efficacité que Fitzsimmons. Il est aussi bon du droit que du gauche, aussi habile pour les rentrées au visage qu'au corps. Généralement l'un de ses coups, bien placé, suffit à mettre son antagoniste knock-out. C'était d'ailleurs la caractéristique de son glorieux devancier que l'on appelait le « one punch winner ».

« Fitzsimmons était flegmatique comme Gunboat Smith, écrit Robert Edgren, le grand critique de boxe Américain ; c'était un plaisir pour lui de combattre et de knock-outer ses rivaux en cinq minutes. Il le faisait avec beaucoup de bonne humeur et sans y mettre la moindre malice. Gunboat Smith n'a pas encore atteint son habileté : il ne considère pas comme une plaisanterie d'envoyer un adversaire au pays des rêves, mais il peut obtenir des résultats stupéfiants.

» On le considère déjà comme un digne successeur de Fitzsimmons. Mais rien n'est plus incertain que le ring. Qu'il soit mis une fois knock-out et son tempérament peut être modifié. Une pareille infortune n'est pas à redouter s'il a le caractère de Fitz comme il en a le « punch ». Fitzsimmons n'a jamais fait de plus beaux combats et avec plus de décision que dans ses rencontres avec Tom Sharkey et Gus Ruhlin, après avoir perdu le championnat du monde contre Jeffries. Si Gunboat Smith lui ressemble, il pourra aller loin. » Certains ont affirmé que Gunboat Smith avait inventé un nouveau coup, l'« occipital » ou « hospital punch », qui atteint l'adversaire à la base du crâne, juste à la jointure du cou. Mais, en réalité, ce n'est pas lui qui a créé cette attaque efficace. Bob Fitzsimmons s'en servit, pour la première fois, il y a près de quatorze ans et en martela si violemment Gus Ruhlin que celui-ci tomba aussitôt en avant, son nez venant heurter durement les planches du ring. Mais Fitzsimmons avait emprunté ce coup à John-L. Sullivan qui fut le premier à s'en servir. Seulement il le plaçait entre les omoplates et l'appelait le « back-lung ».

UN UPPERCUT DANGEREUX

Harlem Tommy Murphy peut être considéré aussi comme un inventeur. Il a essayé et perfectionné nombre d'attaques vicieuses, notamment une sorte d'uppercut qu'il porte en tenant son gant serré contre le corps et en sautant avec le bras complètement raidi. On juge de l'effet que peut avoir semblable coup : la victime s'imagine avoir la tête détachée du tronc.

C'est ce coup qui permit à Leach Cross de triompher de Mandot et de knock-outer le Mexicain Joe Rivers. Celui-ci possède aussi

Packey Mac Farland met un poing sur les yeux de son rival et rentre par un uppercut.

L'uppercut de Tommy Murphy dans les corps-à-corps.

une attaque spéciale pour laquelle il est aidé par la grande force de ses bras et de ses épaules. C'est un rude petit hook qu'il porte au moment où il sort d'un corps à corps. Il ne met pas knock-out de façon définitive, mais y prépare de merveilleuse façon. Il est difficile d'y résister.

DEUX COUPS DE WILLIE LEWIS

Deux coups ont été attribués à Willie Lewis, qui s'en montre très fier, d'ailleurs, car ils sont d'un merveilleux effet, ce sont le *Une! Deux!* et le *Loop the Loop*.

Chaque fois qu'il a eu à utiliser ce punch, il a été satisfait du résultat et il est impossible d'y résister. Il demande une précision et une vitesse qu'on ne peut pas toujours déployer. Il faut que l'adversaire prenne une position absolument favorable et que les deux coups touchent d'une façon si subite qu'ils semblent simultanés. Il part avec un direct du gauche à la figure et suit avec un cross du droit à la mâchoire. Peu de coups sembleront aussi faciles, aussi enfantins à la lecture. Mais dans la pratique, on reconnaîtra facilement qu'il n'est pas si facile que cela. Il faut s'y exercer sur un punching-ball, on y acquiert de l'aisance, de la souplesse et surtout l'on se rend compte que le *Une! Deux!* est plus malaisé qu'on peut le croire : mais, quand on l'a pratiqué, on est stupéfié de la facilité avec laquelle on peut obtenir un adversaire knock-out.

— Le second, le *Loop the Loop*, Willie Lewis l'emploie souvent et il a toujours amusé le spectateur avec ce coup ; il l'utilise dans le corps à corps. Il est dans le clinch, tout à coup, il tourne le corps à gauche, très vite, de façon à être légèrement séparé de son adversaire qui le tient toujours et, d'un uppercut rapide, mais puissant, il frappe avec le droit.

Nous reproduisons ce coup dans une de nos photographies.

LE CORKSCREW DE KID MAC COY

Le corkscrew ou coup en tire-bouchon est un merveilleux artifice inventé par le fameux Kid Mac Coy. Au lieu de parer en se couvrant, Kid cherchait à profiter d'une attaque pour rentrer et diriger le combat.

Kid Mac Coy pratiquait ce coup fameux les bras reculés en arrière, l'un parant rapidement l'attaque de l'adversaire, l'autre arrivant en tire-bouchon dans le corps; c'est-à-dire qu'en venant en contact avec la chair, Mac Coy tournait le poing de façon à déchirer la peau avec le cuir du gant et augmenter ainsi la douleur de sa victime.

Une fois porté au corps, Kid doublait son corkscrew à la face et, de la main qui avait paré, il frappait également au corps et à la mâchoire, donnant ainsi quatre coups sur une simple esquive.

Pour le spectateur non averti, la compréhension de ce coup n'était pas très facile; l'adversaire lui-même se trouvait quelque peu désemparé par ce jeu foudroyant des deux bras travaillant ensemble, il s'élançait, mais Kid était déjà loin, partant de ce principe : « Faites toujours attention à votre adversaire, même s'il vous est très inférieur, car on peut très bien se faire estropier par un mauvais boxeur en colère. »

L'EMPLOI DES COUDES

On sait qu'il est interdit de frapper avec les coudes, Geo Mac Fadden s'était pourtant taillé une réputation en Amérique dans l'art de les employer.

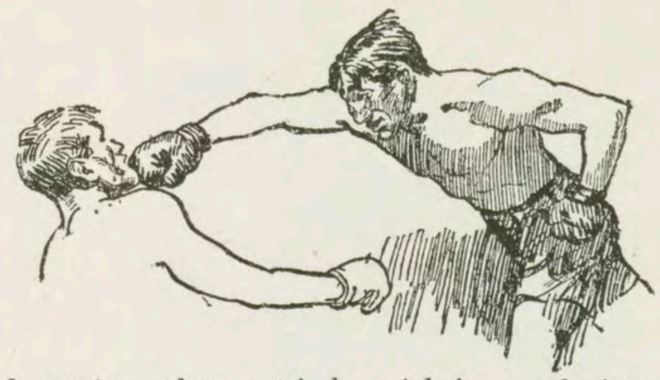
Son adversaire lui portait un swing, il parait en levant le coude droit, et le poignet du boxeur venait heurter violemment la pointe du coude. Cette parade, renouvelée plusieurs fois, abîmait les poings de l'agresseur. Pour fignoler son travail, Mac Fadden rentrait d'un direct du gauche au menton, suivi d'un droit au cœur.

L'antagoniste portait un cross du droit, Mac Fadden le parait avec le coude gauche qui rencontrait la saignée et paralysait une seconde le bras du boxeur.

Continuant son élan, le gauche de Mac Fadden frappait au cou, son coude droit rencontrait le poing gauche de l'adversaire et le meurtrissait, de telle sorte que celui-ci, ayant le bras droit paralysé, le cou tordu, le poing gauche en piteux état, devenait une merveilleuse cible, prête à encaisser les coups de Mac Fadden. La virtuosité qu'il acquit dans cette méthode le fit surnommer « Elbows » ce qui veut dire les coudes.

LES RUSES DU RING

Packey Mac Farland est l'un des meilleurs et des plus rusés boxeurs de notre époque. Dans chacun de ses combats, les spectateurs le voient tourner autour de son adversaire, lançant son gauche de-ci, de là, frappant avec la main à moitié ouverte et battant lentement en retraite. C'est le commencement de sa rouerie. Il place alors une main sur les yeux de son adversaire et l'empêche de voir pendant une seconde. Cela lui suffit pour porter, au même instant, un magnifique uppercut du droit.

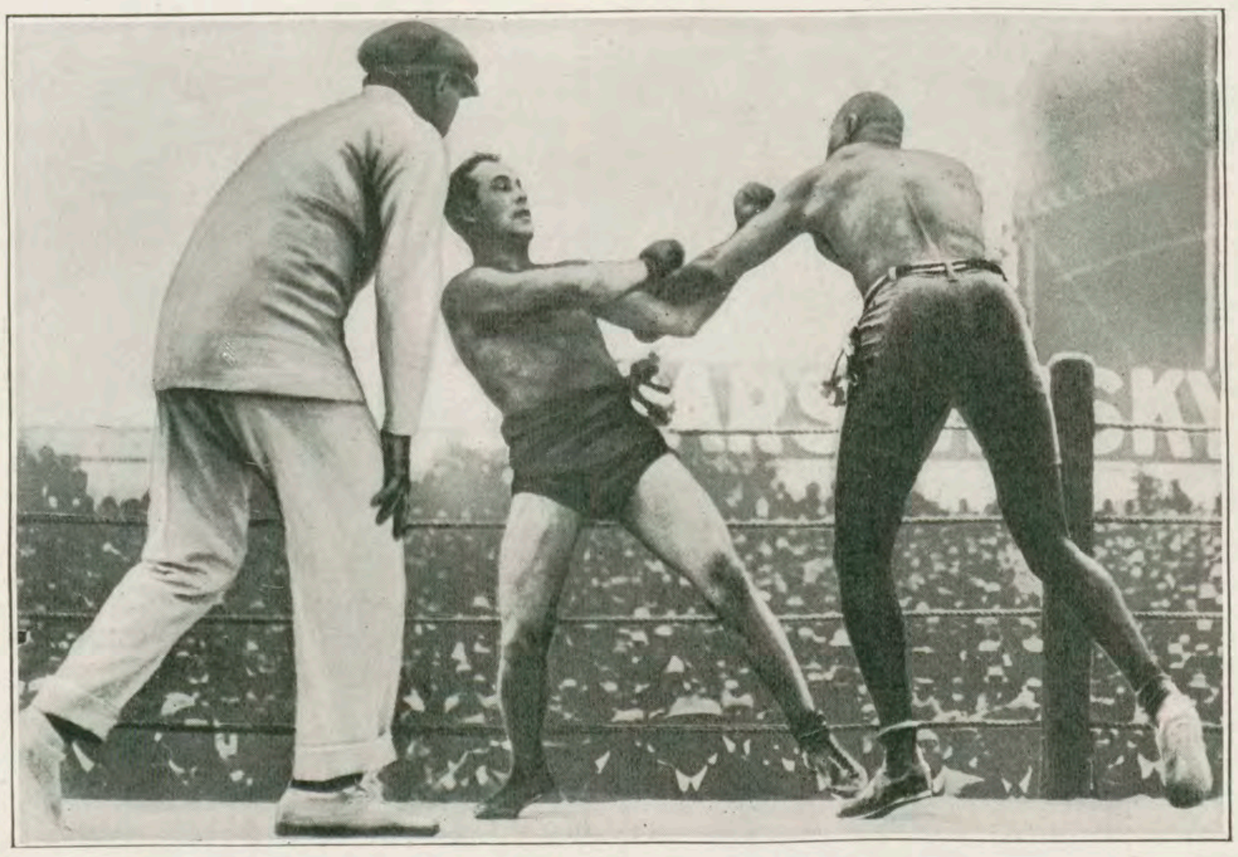


Le coup en plongeant à la mâchoire, employé par Young Corbett et Abe Attell.

Battling Nelson, lui aussi, fut un spécialiste des roueries du ring. La plus célèbre est celle connue sous le nom des « cheveux en fil-de-fer ». D'ailleurs, elle n'est pas à la portée de tous. Il faut avoir la chevelure de crins de l'ancien champion du monde pour pouvoir l'employer avec son plein effet.

Nelson prenait la précaution, lorsqu'il avait un combat en perspective, de ne pas se faire couper les cheveux pendant plusieurs semaines, et, lorsqu'il était dans le ring, il passait son temps... à caresser la figure et les yeux de ses rivaux avec ces véritables éperons. Naturellement, il leur faisait mal, d'une part, les empêchait de voir, d'autre part, et profitant de leur aveuglement, il prenait tout son temps pour chercher, sans difficulté, le coup susceptible de provoquer le knock-out.

Tels sont quelques-uns des secrets qui ont fait les grands champions. Peut-être trouvera-t-on encore de nouveaux moyens de knock-outer ses adversaires, mais il semble qu'à l'heure actuelle toute la gamme de ces attaques fatales soit obtenue. Les centres nerveux, sur lesquels il suffit de frapper pour provoquer une anesthésie complète pendant dix secondes au moins, ne sont pas très nombreux. Il est un fait certain, c'est que si la pointe de la mâchoire, le creux de l'estomac et la carotide sont des endroits dont on peut se servir de cible sans grand danger pour la victime, il est préférable d'éviter les coups au cœur qui, lorsqu'ils sont portés sur un cardiaque, peuvent le tuer, tels Raphaël Belli et Luther Mac Carty.



LE MATCH BURNS-JACK JOHNSON

L'esquive d'un hook à l'estomac par Tommy Burns, au cours du match où il perdit son titre de champion du monde pour le transmettre au nègre Jack Johnson.

Et de semblables attaques suffisent pour permettre aux profanes de déclarer que la boxe est un sport meurtrier et sanguinaire. Ce qu'il ne faut pas démontrer, car rien n'est plus faux.

LA BOXE EST UN ART

La boxe, en effet, est plus un art qu'un sport et c'est pourquoi il est navrant d'y voir réussir des hommes doués d'une endurance exceptionnelle, mais qui sont de véritables brutes sans la moindre science. Ils frappent de toutes leurs forces et peuvent réussir à triompher de boxeurs beaucoup plus adroits. Mais, de même qu'il est impossible d'empêcher une avalanche de vous ensevelir, il est bien difficile d'éviter la correction qu'inflige celui qui encaisse sans douleur et rentre sans répit.

Lorsqu'on voit combattre des pugilistes comme Georges Carpentier, Willie Lewis et même Bombardier Wells, qui serait un prodigieux boxeur s'il possédait dix centimètres de plus de tour de poitrine, on se rend compte que la boxe nécessite une finesse, une adresse, une habileté rares et que pour être un véritable champion, il faut avoir des qualités de virtuose comme en possèdent les maîtres du piano ou du violon. Cette réflexion ne pourra étonner que les profanes qui n'ont pas su saisir ni comprendre la beauté du jeu de certains champions. D'ailleurs, ce qui prouve qu'elle est loin d'être exagérée, c'est que lorsqu'un ignorant voit boxer un homme comme Carpentier, il se sent tout de suite attiré par cette escrime du poing. Il suffit de se rendre à une séance pugilistique ; les notabilités qu'on y rencontre, appartenant au monde des lettres et des arts, prouvent que la boxe, loin d'être un exercice de brutes, réserve à ceux qui la suivent de près des émotions et des joies que nul autre spectacle ne peut procurer.

LE BOXEUR MONDAIN

Georges Carpentier, notre gloire nationale, digne successeur des héros du ring des temps jadis.

JACQUES MORTANE.

(Dessins de Robert Edgren.)

GOUX

Vainqueur du Grand Prix d'Indianapolis.

LE STADE DE BERLIN

L'ARÈNE DES JEUX OLYMPIQUES DE 1916

Dimanche dernier, a été inauguré, près de Berlin, le nouveau stade de Grunewald, où se dérouleront les Jeux Olympiques de 1916. L'arène possède un amphithéâtre pouvant contenir 30.000 personnes. La surface du stade est de 79.000 mètres carrés. Il comporte des pistes pour la course à pied, les concours athlétiques, un vélodrome, des terrains de football, une piscine cubant 5.800 mètres avec 4 mètres 20 de profondeur, 105 mètres de long et 22 mètres de large. On voit que les Allemands vont vite en besogne. Ils vont commencer dès maintenant à s'entraîner sur ces diverses pistes.

LE GRAND PRIX DE PARIS
LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Ainsi que nos lecteurs le savent, de juin à octobre, le premier numéro du mois de la *Vie au Grand Air* paraîtra sur 32 pages, sous une couverture en deux couleurs. Nous avons consacré celui de la semaine dernière, premier de cette série, à l'*Entraînement dans tous les Sports*. Rédigée par tous les champions et recordmen du monde et par les compétences les plus fameuses, illustrée de documents sensationnels, cette véritable encyclopédie, dès le jour de sa mise en vente, a connu un succès qui dépassait même nos espérances.

Notre prochain numéro double paraîtra le 5 juillet. Il sera consacré à l'actualité. Il donnera le compte rendu du Grand Prix Hippique et nous permettra de revenir en détails sur les courses classiques du mois, prix de Diane et prix du Jockey-Club. Tous ceux qui s'intéressent au sport hippique trouveront dans ce numéro tout ce qui concerne les grandes épreuves de juin et les considérations que l'ont peut en tirer.

Outre un abondant compte rendu des événements sportifs de la semaine nous donnerons également dans ce numéro tous les renseignements et études concernant le Grand Prix de l'Automobile-Club de France qui se disputera les 12 et 13 juillet.

Nous reviendrons en détails sur ce numéro double, qui ne sera vendu qu'un franc et que, rappelons-le, nos abonnés recevront gratuitement, ainsi que tous les numéros d'un prix supérieur au tarif ordinaire.

NOTRE HORS-TEXTE

Les nouvelles améliorations que nous avons apportées à la *Vie au Grand Air* depuis le 1er mai comportent : la couverture sur papier extra-fort, deux hors-texte par mois, deux pages supplémentaires de papier couché, tous les quinze jours, et une longue étude technique chaque semaine.

Le numéro d'aujourd'hui comportant un hors-texte, nous ne devions pas publier deux doubles pages, mais devant l'importance de l'actualité nous n'avons pas hésité à faire bénéficier nos lecteurs de deux de nos principales améliorations dans ce numéro.

La seconde double page nous a permis de donner un important compte rendu du Derby d'Epsom qui fut si fertile en incidents.

Quant au hors-texte, nous l'avons consacré au champion automobiliste Goux, qui vient de remporter une brillante victoire dans le Grand Prix d'Indianapolis, où il fit triompher nos couleurs.

Goux fait partie du fameux trio que complètent Georges Boillot et Zuccarelli. C'est un conducteur remarquable, ainsi qu'en témoigne son dernier succès.

La Vie au Grand Air.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

L'invraisemblable Derby

« *Le vrai peut quelquefois n'être pas vraisemblable* »

Nous avons tout de même de la chance, en France, de n'avoir point de suffragettes! Voyez-vous ce qui se serait passé à Longchamp, si, le jour du Grand Prix, au dernier tournant, une jeune femme était allée cueillir par la bride le cheval favori, lancé à toute allure, non pour le ramener aux balances, suivant le geste ancestral, mais pour le « balancer » (qu'on me passe le terme) lui et le restant du peloton.

A la suite de quoi un autre favori, arrivé premier, serait distancé, et la victoire accordée à un outsider, orné d'un nom invraisemblable, Aboyeur, qui rapporterait cent contre un.

Voilà pourtant l'histoire invraisemblable et exacte à la fois du dernier Derby d'Epsom, et l'on dit que l'Angleterre est un pays conservateur!

Tout est d'ailleurs incroyable dans cette véridique aventure. Il paraît, on nous le conte du moins, que les bookmakers, — car en Angleterre le pari mutuel n'existe pas — il paraît donc que les bookmakers ont payé le gagnant, avant la rectification de classement. Ça, c'est déjà fort. Et que tous ceux qu'ils payèrent ainsi, vinrent fidèlement leur rapporter leur argent! Nous entrons ici dans le domaine de la pure féerie!

Où est le temps, l'heureux temps des books français, qui non seulement ne payaient jamais le faux gagnant, mais à qui il advenait parfois de ne point payer le vrai? Je me souviens qu'à cette époque, j'étais au lycée Henri IV, on ne se hasardait à jouer que par équipe de deux. Chacun à son tour regardait la course et l'autre regardait le book. Le premier pouvait avoir des distractions, mais le second avait soin de ne pas perdre son homme de vue. Si bien que souvent, le premier assistait à une belle arrivée très mouvementée, et l'autre à un départ, non moins disputé, et non moins rapide.

Quant aux joueurs qui rendent l'argent, je m'incline, et je me souviens de l'anecdote célèbre. Un financier connu pour son avarice, était sollicité de donner à une quête, et il s'excusait, disant : « J'ai déjà donné, demandez à ces deux messieurs». L'un d'eux s'inclina courtoisement et dit : « Je ne l'ai pas vu, mais je le crois!... Et moi, dit l'autre, je l'ai vu, mais je n'y crois pas. »

WHIPPER.

AVIATION

Le métier d'hydraviateur

Nécessité d'une éducation maritime.

L'AÉRO-CLUB de France s'est occupé de la création d'un brevet spécial pour pilote d'hydro-aéroplane.

D'un autre côté, sur les aérodromes, on parle déjà de la traversée de la Méditerranée. De jeunes et ardents pilotes, rêvent d'aller atterrir sur des îles

ROLAND GARROS essaie un hydravion Morane-Saulnier.

perdues dans l'immensité du large, de faire sur leurs ailes des centaines de kilomètres au-dessus des flots, et tout cela avec passagers.

Se rendent-ils tous compte des dangers courus, de la difficulté d'orientation, si une véritable flottille ne leur assure pas des repères? En admettant que l'un deux, ayant savamment préparé son voyage, réussisse, d'autres ne s'en iront-ils pas sur ses traces sans avoir pris toutes les précautions nécessaires ?

Les règlements maritimes imposent au propriétaire d'un yacht, un capitaine au long cours, dont la science et l'expérience sauvegarderont les existences du bord. Ne serait-il pas sage de demander aux pilotes d'hydro-aéroplanes un certain temps de navigation avant de se lancer dans ces entreprises hasardeuses ?

Un bon pilote d'aéroplane apprendra en très peu de temps à manœuvrer son appareil sur l'eau, à profiter de la vague pour décoller, à éviter le vent de travers, à naviguer avec précision, mais s'il veut franchir de longues distances, faire du travail logique et intéressant au large, il lui est indispensable d'avoir cette éducation de la mer qui ne s'acquiert que par la pratique. Car la mer traîtresse et éternellement changeante ne livre ses secrets qu'à ceux qui lui consacrent de longues années.

La plus grande difficulté qui attend le pilote d'hydro-aéroplane sera l'orientation. Tout le monde connaît les effets de la dérive causée par le vent. Si un aéroplane en vol n'est pas exactement vent arrière ou vent debout, il est entraîné en dehors de sa route dans la direction du vent, et à la même vitesse. Si un aéroplane se dirige au nord par un vent d'est de 10 mètres à la seconde, il est entraîné vers l'ouest à la vitesse de 10 mètres à la seconde; sur terre, il est facile par la carte et les repères naturels de corriger les effets de la dérive. Le pilote monte à une hauteur suffisante, met à l'aide de son compas son appareil dans la direction à suivre, prend deux repères sur sa ligne de visée, l'un assez près et l'autre le plus loin possible, et procède ensuite par alignements. La lecture de la carte permet en outre de corriger la route suivie. S'il y a un vent de travers assez fort, l'appareil marche alors « en crabe », suivant l'expression consacrée.

Mais sur mer plus de carte, plus de repères, plus d'alignements possibles. La direction de la houle ou des embruns pourrait seule donner des indications, mais combien imprécises. Les chances d'erreur se trouveront augmentées par les changements de force et de direction du vent, qui seront presque impossibles à évaluer. En Méditerranée surtout, les sautes de vent sont fréquentes, un pilote, partant avec un vent d'ouest à terre, trouvera neuf fois sur dix un vent de S.-O. à quinze ou vingt milles au large. Qu'on se rappelle les tentatives du comte de La Vaulx en 1902: parti avec un vent de N.-E. à la terre, il trouve un vent de S.-E. en mer qui tend à ramener le sphérique à la côte. Dans toutes ces conditions, la boussole continuera à indiquer au pilote le même cap, qui sera alors très différent de la route suivie.

Le sextant lui-même ne pourra être utilisé que dans des circontances exceptionnelles de calme. En vol il ne faut pas y songer. Par temps très clair, il sera peut-être possible de faire le point d'un hydro-aéroplane posé sur l'eau, mais le moindre roulis empêchera l'usage du sextant, et à cause de la faible hauteur de l'observateur au-dessus de l'eau, la réfraction sera considérable et faussera les résultats. Ensuite, il faudra calculer, ce qui ne sera pas très pratique. Admettons qu'on puisse quelquefois obtenir une latitude méridienne à midi, car le calcul est très simple, mais pour avoir une longitude, cela sera bien difficile car les chronomètres à bord d'un aéroplane seront soumis à de rudes épreuves.

Le pilote, pour garder sa route, dépendra donc presque uniquement de la boussole. Il est indispensable qu'il ait des connaissances sérieuses sur la compensation des compas, sur les calculs de variation, de déclinaison et de déviation, ainsi que sur la navigation par l'estime en général.

Il devra connaître les vents locaux de la région où il sera appelé à voler. Avant d'entreprendre une croisière même très courte, il devra chercher à prévoir le temps probable par des observations sur le baromètre et le thermomètre, ou par les indices naturels qui permettent de supposer les changements de temps: observation des nuages, de l'aspect du ciel au lever et coucher du soleil, aspect de la lune, etc.

Le pilote d'hydro-aéroplane devra savoir interpréter les signaux de sémaphore, les principaux signaux du code maritime international. Il saura signaler à bras pour pouvoir communiquer avec un navire ou une embarcation hors de portée de voix. Il devra connaître l'alphabet Morse et pouvoir transmettre un message s'il a un appareil de T. S. F. à son bord.

Enfin, il devra connaître les règlements des ports, savoir bien ancrer son appareil, l'amarrer convenablement à une bouée, le hisser à l'aide d'un mât de charge sur un quai ou un navire, en un mot toutes ces petites manœuvres qui peuvent causer la perte d'un appareil, si toutes les précautions ne sont pas prises.

A tout cela, il faut ajouter les qualités et les connaissances d'un pilote d'aéroplane terrien.

FRANK BARRA.

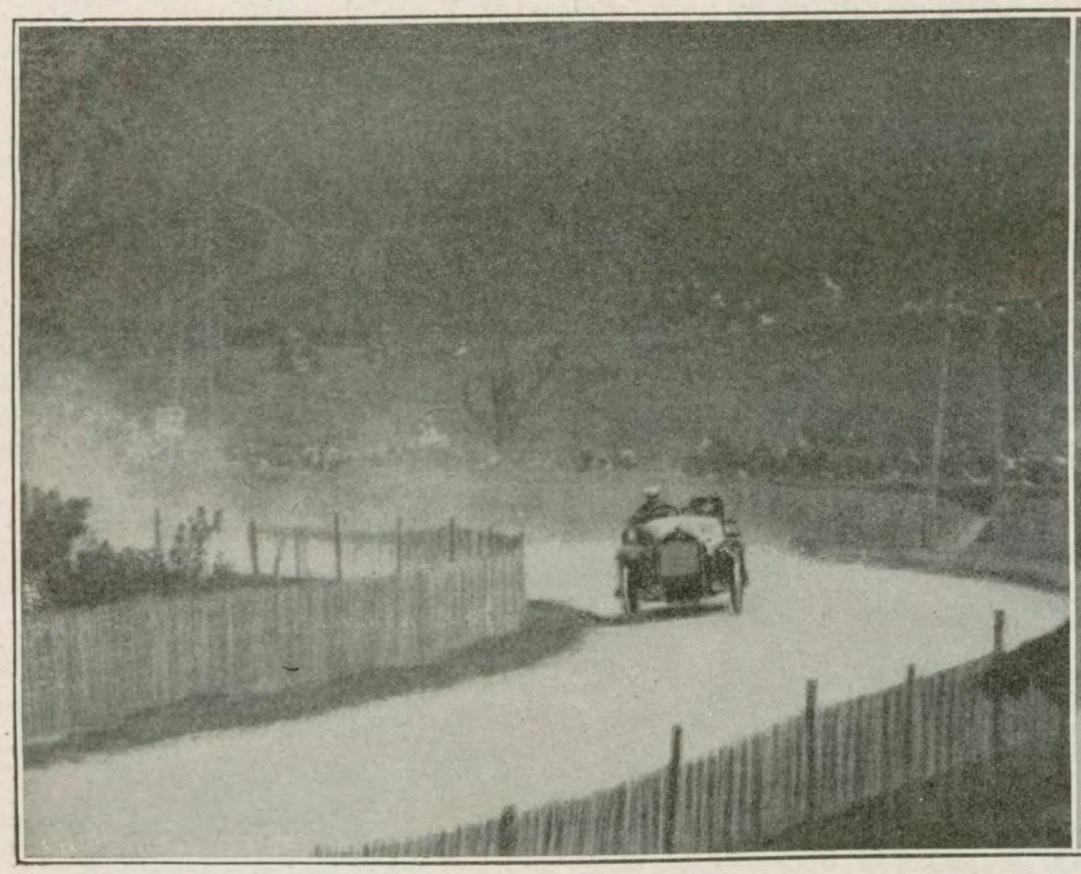
Poignée de nouvelles.

— Le courageux Marc Pourpe entreprend actuellement le circuit de Cochinchine. Il reçoit un accueil enthousiaste des indigènes à chacune de ses escales.

— Le circuit aérien qui devait se disputer autour de Londres a été interdit par décret du ministre de l'Intérieur sir W. Churchill.

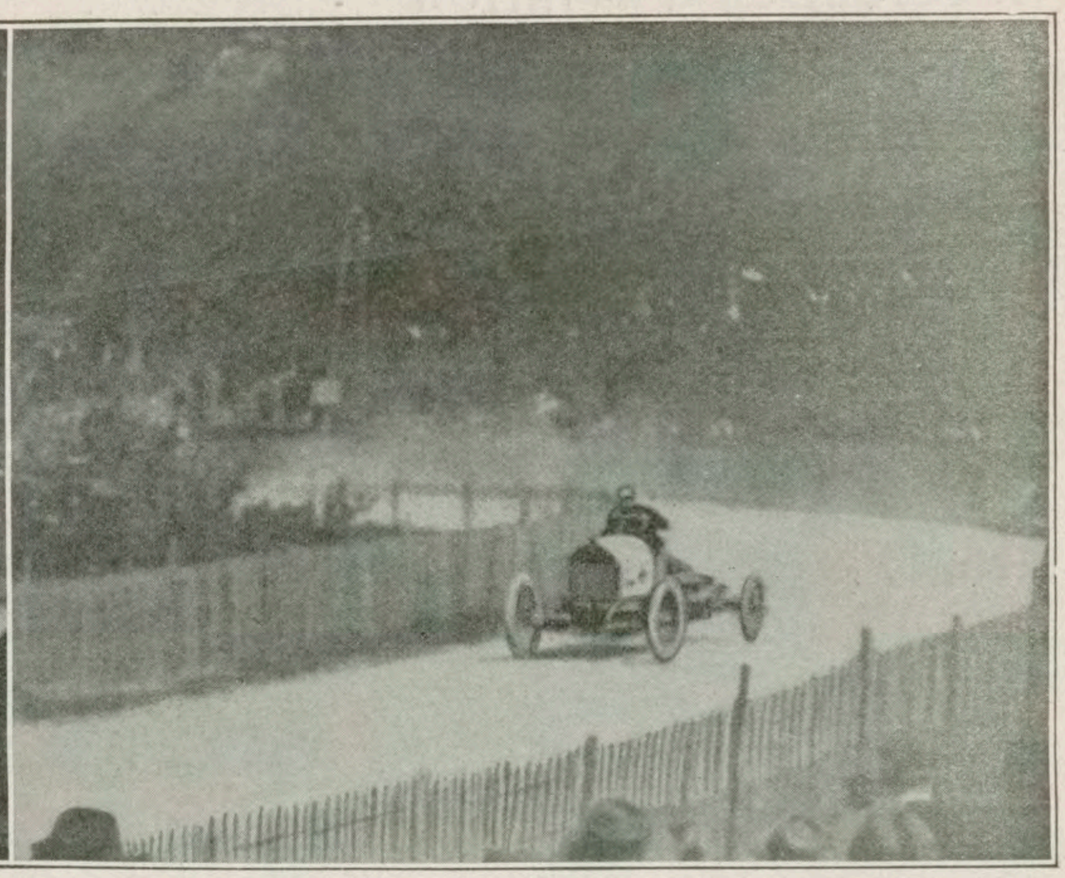
— Le « Daily Mail » s'est vu aussi refuser l'autorisation de faire disputer son épreuve internationale d'hydro-aéroplanes, dotée d'un prix de 125.000 francs.

LES BENZ DANS LA COTE DE LIMONEST



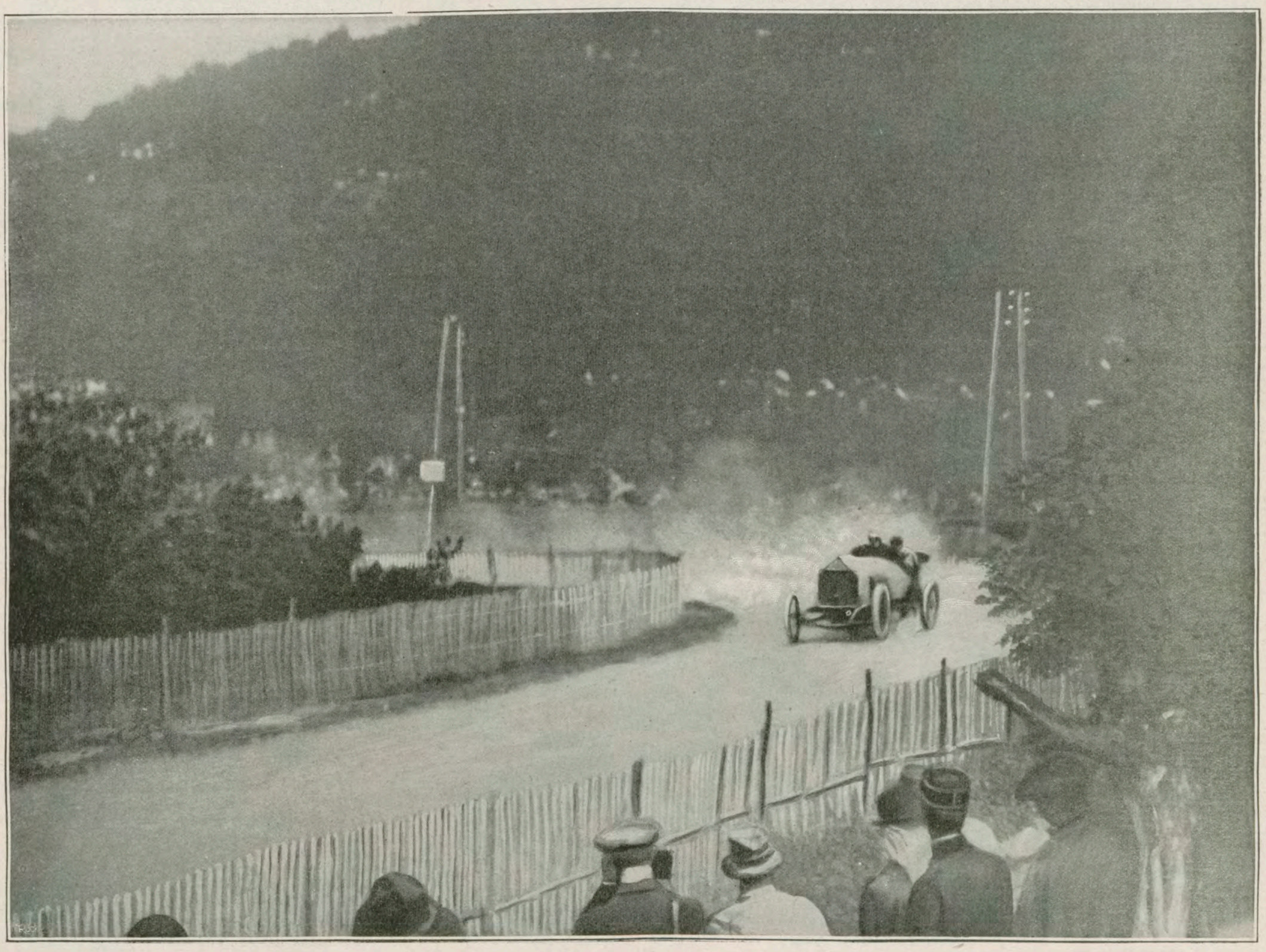
SPAMAN

La petite Benz 10 chevaux de tourisme, conduite par Spaman, a escaladé la côte, avec quatre personnes à bord, à 49 kil. 500 de moyenne.



BOURDON

Bourdon, sur sa Benz, 10 chevaux, de série, franchit les 3 kilomètres 700 mètres en 3 m. 47 s. 7/10, soit à une moyenne de 58 kil. 500.



ERLÉ EN VITESSE

La Benz d'Erlé, fut la grande triomphatrice de la course de côte de Limonest, où elle se classa première du classement général. — Erlé, sur son invincible voiture, battit tous ses concurrents: Boillot, Champoiseau, Friderick, etc. De plus, il abaissa le précédent record, faisant le temps extraordinaire de 2 minutes 2 secondes, ce qui représente une vitesse de 109 kilomètres à l'heure de moyenne.

AVIATION

Accidents d'aviation

Les vols la tête en bas.

Il y a deux ou trois ans, en Amérique, certains exhibitionnistes avaient annoncé une prime alléchante au premier aviateur qui réussirait à « boucler la boucle » avec un aéroplane. Cet exploit ne fut naturellement jamais tenté, parce qu'il semblait impossible à exécuter et de nature à amener la chute fatale. Or, comme pour jeter un défi à la science et à la raison, deux pilotes militaires français, deux officiers, ont, bien involontairement d'ailleurs, exécuté, avec leur avion, *un vol renversé la tête en bas*, et n'ont dû qu'à leur sang-froid, à leur maîtrise de l'appareil et à leur présence d'esprit de pouvoir sortir absolument sains et saufs de circonstances terribles.

Ces prouesses aéronautiques, que nos lecteurs ont dû lire dans les comptes rendus sportifs des grands quotidiens, méritent une étude approfondie et une place à part, non seulement pour le courage des pilotes, mais pour l'étrangeté du fait.

Déjà, en 1911, nous avions assisté, au cours de deux tragiques accidents, ceux du lieutenant Byasson et du capitaine Tarron, au vol renversé de leur appareil. Mais tombés tous les deux de la nacelle à des hauteurs de 600 mètres et 200 mètres, ils avaient été tués sur le coup, et, quelques minutes après, leurs appareils volant le ventre en l'air s'étaient effondrés.

On avait classé cet accident comme un accident qui ne devait pas se reproduire et on ne parlait plus de vol la tête en bas quand, soudain, à une année d'intervalle, les accidents étranges arrivés au lieutenant Morel et au capitaine Aubry viennent ramener l'attention sur ces conditions étranges de vol.

Examinons le compte rendu fantastique établi par ces pilotes, vivant, avec un sang-froid admirable, les phases de leur chute, et notant les moindres impressions de ces minutes angoissantes.

Au mois de mai 1912, le lieutenant Morel, faisant partie de l'escadrille du camp de Châlons, qui se rendait à Nancy par voie des airs, arrivait, vers les dix heures du matin, au-dessus de l'aérodrome de Jarville, près Nancy, voisin de la Moselle. Le pilote amorçait sa descente, coupait l'allumage et se mettait normalement en vol plané. Sous l'action, soit des remous de chaleur, soit de la Moselle, toute proche, le monoplan du lieutenant Morel tangua fortement, si fortement que le pilote, qui n'était pas attaché, fut précipité en dehors de son siège et dut se raccrocher à la barre du capot. Dans ces quelques secondes, l'appareil, déjà fortement incliné pour la descente, avait passé du vol plané au vol piqué, puis du vol piqué à la descente verticale, d'où insensiblement il passait au vol renversé, le ventre en l'air.

Cramponné aux montants du siège, les jambes crispées autour du bâton de direction, la tête en bas, le lieutenant Morel voyait l'appareil continuer sa chute en volant à l'*envers*.

Minutes angoissantes, où le hardi pilote suivait toutes les phases de la chute épouvantable. C'est d'abord la Moselle, dans laquelle, pendant quelques minutes, il *espère* tomber. Mais la Moselle, survolée à 100 mètres, est vite dépassée, et l'aviateur n'aperçoit plus son ruban d'argent, mais le sol qui s'approche terriblement vite. A quelques mètres de terre, au moment où tout espoir de voir l'appareil reprendre sa position normale est perdu, le pilote tente sa dernière manœuvre et, rentrant péniblement tout son corps qui émerge dans le capot, attend le choc final. Par un hasard extraordinaire, les ailes arrivent les premières au sol, formant un premier amortisseur, ainsi que le capot lui-même, et le lieutenant Morel peut sortir, de son appareil brisé, indemne, ayant vécu des minutes terriblement longues, mais n'ayant pas perdu son sang-froid, au point d'avoir gardé dans sa mémoire tous les détails, toutes les remarques de cette chute ou plutôt de ce vol renversé, la tête en bas.

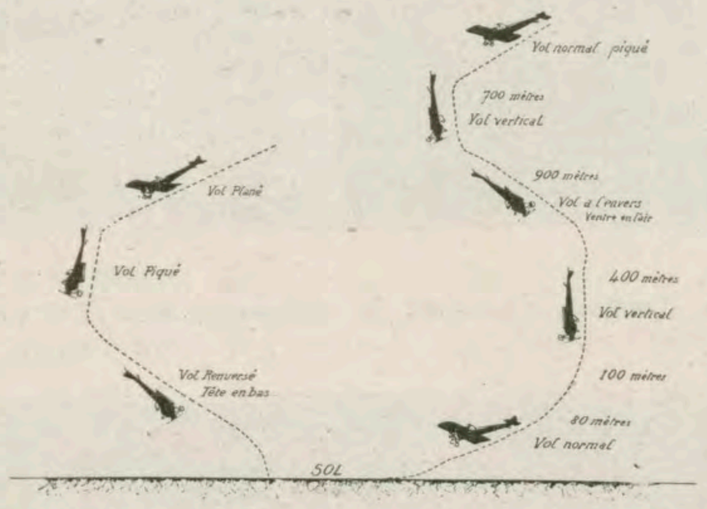
Dans le cercle sportif des aviateurs civils et militaires, cette chute extraordinaire, sans dommage pour le pilote, fit grand bruit. Mais on tombait d'accord qu'il fallait voir, dans ce vol renversé, le fait d'un hasard heureux et inouï.

Or, un an après, un accident encore plus extraordinaire comme vol renversé devait arriver au capitaine Aubry, aviateur militaire, suivi cette fois-ci de circonstances encore plus heureuses puisque pilote et appareil se tirèrent de l'aventure sains et saufs. Voici les faits :

Le capitaine aviateur Aubry, en reconnaissance militaire au-dessus de la région de Longwy, revenait, le 24 mars 1913, par la vallée de la Chiers, pour aborder au terrain d'atterrissage de Longwy, situé sur le plateau de Tellancourt. Un fort vent soufflait; l'aviateur, fortement secoué par de violentes rafales, se mit à descendre de 700 mètres de haut en vol plané. Dans cette position de descente un peu piquée, l'appareil fut pris par un violent coup de vent sur les ailes qui le plaça immédiatement en position verticale.

Dressé tout droit sur sa barre de direction, l'aviateur essaya de relever l'appareil, engagé verticalement. Mais rien n'y fit, et lentement, l'appareil, ayant de plus en plus tendance à augmenter la position verticale, se retourna sur les ailes. Cramponné par les cuisses et les mains aux commandes de son appareil, le pilote, dans toute la plénitude de son sang froid et de son calme, vit l'appareil de plus en plus tourner et se mettre horizontal vers les 400 mètres.

A ce moment, il se met carrément en descente en vol *plané à l'envers* le ventre en l'air. Faisant appel à toute son énergie, la tête violemment rejetée en arrière pour voir le sol et la direction du vol, le pilote voit son appareil d'abord horizontal petit à petit se retourner à nouveau entre 300 et 200 mètres, au point que vers 100 mètres, l'appareil, à nouveau



Deux exemples de looping en avion.

se trouve vertical. Avec un sang-froid merveilleux le capitaine Aubry voyant peut-être la possibilité de ramener l'appareil dans sa position normale de vol tire graduellement sur son bâton de commande, parvient a redresser son appareil et à le mettre en *vol plané à l'endroit*. Au moment où cette manœuvre suprême s'effectue, l'aviateur se trouve à 70 mètres du sol environ.

Remettant tranquillement le contact, et ayant la bonne fortune de voir son moteur reprendre après un rapide réglage d'essence, l'aviateur aussi calme, aussi en possession de son sang-froid que si rien d'extraordinaire ne lui était arrivé, continuait son vol et venait atterrir à l'aérodrome de Longwy.

Et notons encore ce détail admirable. En arrivant au sol, pour chasser l'impression plutot désagréable de ce vol à l'envers, le capitaine Aubry voulut repartir. Mais il en fut empêché par son mécanicien qui avait assisté à cette chute fantastique et qui lui fit remarquer que quelques fils étaient détendus!

Ainsi s'était accomplie cette extraordinaire prouesse aérienne — une veritable S aérienne venait d'être décrite — et pilote et avion après les positions les plus abracadabrantes sortirent sains et saufs de l'aventure.

Certainement, si cette boucle de la mort avait été effectuée de l'autre coté de l'Atlantique, nous l'aurions accueillie avec un doux scepticisme et l'aurions traitée de « canard » d'outre-mer. Mais le récit du capitaine Aubry, confirmé par des officiers témoins oculaires, est tellement précis, dénote chez son auteur une telle continuité dans l'effort, le sang-froid et l'énergie que nous ne pouvons qu'admirer ce courage tranquille et bien français.

Quelles conclusions pouvons nous tirer de tels accidents? Plusieurs.

La première, relative à l'accident du lieutenant Morel, est que si le pilote avait été attaché, il n'eut pas été projeté hors de son siège — manœuvre qui fut peut-être la cause, concurremment avec les remous, du vol piqué vertical.

Dans des circonstances analogues nous voyons que si le lieutenant de vaisseau Byasson et le capitaine Tarron avaient été attachés ils n'auraient pas été projetés hors de leur nacelle et auraient pu espérer, bien que leurs appareils se fussent retournés, pouvoir s'en sortir comme le lieutenant Morel ou le capitaine Aubry.

Une deuxième conclusion est que c'est encore à l'altitude élevée de son vol que le capitaine Aubry doit l'heureuse issue de sa chute. Si son vol plané avait été commencé à 400 mètres au lieu de 700, il aurait pu à peine finir la première boucle de son S aérienne et serait arrivé au sol comme le lieutenant Morel — le ventre en l'air. Le vol à grande altitude est encore une fois une sécurité et une nécessité et en reprenant les lamentables accidents de vol renversé qui ont précédé ceux-ci, nous pouvons affirmer que si le capitaine Tarron n'avait pas été projeté de sa nacelle, il aurait pu, à l'altitude de 600 mètres où il se trouvait, continuer le cycle aérien de la grande S du capitaine Aubry et se retrouver sain et sauf au sol.

Quoiqu'il en soit, une dernière conclusion, et pas de la moindre importance se dégage de ces constatations: c'est l'entraînement, le courage et la confiance de notre personnel navigant dans leurs avions. De telles prouesses aux premiers débuts de l'aviation, auraient semblé prodigieuses. Maintenant elles tiennent quelques lignes de faits divers sportifs. Du moins convient-il de temps en temps de les relever et de les mettre en lumière pour servir d'exemple à ceux qui viennent.

MARC GOUVIEUX.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 15 JUIN. — *Aéronautique*. — Saint-Cloud : Grand Prix de l'Aéro-Club.

DIMANCHE 15 JUIN. — *Cyclisme*. — Parc des Princes : Championnat de France de demi-fond.

DIMANCHE 15 JUIN. — *Culture Physique*. — Tuileries : Concours de l'athlète complet.

DIMANCHE 15 JUIN — *Course à pied*. — Match Stade-Racing.

DIMANCHE 15 JUIN. — *Hippisme* — Chantilly (Derby).

MARDI 17 JUIN. — *Tir aux Pigeons*. — Bois de Boulogne. — Grand Prix du Bois de Boulogne.

VENDREDI 20 JUIN — *Hippisme*. — Courses à Maisons-Laffitte.

SAMEDI 21 JUIN. — *Tir aux Pigeons*. — Bois de Boulogne. — Grand Prix du Cercle.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 27 MAI AU 9 JUIN

AVIATION

DIMANCHE 8 JUIN. — Juvisy. — Audemars gagne les trois manches de son match contre Garros.

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 28 MAI. — Turin. — L'aviateur Perreyon effectue le parcours Turin-Rome-Turin.

MERCREDI 28 MAI. — La Motte-Breuil. — MM. Bienaimé, J. Schneider et Senouque dépassent à bord du sphérique l'« Icare » l'altitude de 9 000 mètres.

AUTOMOBILE

SAMEDI 31 MAI — Indianopolis. — Le meeting d'Indianopolis (100.000 francs) est gagné par Goux qui couvre les 500 milles en 6 h. 29 m. 37 s.

CYCLISME

DIMANCHE 1er JUIN. — *Championnat de France sur route* 100 kilomètres) 1. Lapize en 2 h. 40 m; 2. Brocco; 3 Cruppelandt.

DIMANCHE 8 JUIN. — Bruxelles. — La course Paris-Bruxelles es gagnée par Lapize en 15 h. 17 m.; 2. Vanhouvaert; 3 Cruppelandt.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 1er JUIN. — Boxe. — Gand. — Carpentier bat Bombardier Wells par knock-out, en 4 rounds, s'adjugeant le titre de champion d'Europe toutes catégories.

DIMANCHE 1er JUIN. — Aviron. — *Coupe des Nations* : 1 Kinnear; 2. Sinigaglia. *Coupe Deperdussin* ; 2. Testut, 2. Massué, 3. Giran. — *Prix Fayaud*. 1. Société Nautique de la Haute-Seine

DIMANCHE 8 JUIN. — Aviron. — Le trentième match annuel à 8 rameurs, Rowing-Maine, est gagné par la Marne.

GOLF

MERCREDI 28 MAI. — La Boulie. — *Championnat des professionnels français* : 1. Arnaud Massy (296). 1. Tellier (303), 3. Lafillée (308).

HIPPISME

JEUDI 29 MAI. — *Prix Reiset*. — Lonchamp (25 000 francs, 3.000 mètres). 1 : Vulcain VI à M. A. Belmont (Beilhouse). 2. Careless P. M. gag : 17 francs; pl. 11 fr. 50 12 fr, 50

SAMEDI 31 MAI. — Enghien. — *Steeple Chase annuel d'Enghien* (25 000 francs. 4 500 metres) : 1. Tripot II, à M. Fischhol, 2. Lady Fish, 3. Ismen. P. M. : gag. 124 fr. 50; pl. 31 fr., 98 fr. 57 francs.

DIMANCHE 1er JUIN. — Longchamp. — *Prix Lupin* (40.000 francs, 2 100 mètres) ; 1. Ecouen, au vicomte d'Harcourt (Beilhouse). 2. Bavard III. P. M. : gag 25 fr; pl. 18 fr., 77 fr. 50

MARDI 3 JUIN. — Saint Ouen. — *Course de haies annuelle de Saint-Ouen* (20 000 francs, 3.700 mètres) : 1. Islington Green. à M. A. P. Cunliffe (A.-E. Bates); 2. Bozkario. — P. M. gag, 73 francs, pl., 20 francs, 14 fr. 50.

JEUDI 5 JUIN. — Bois de Boulogne. — *Prix des Acacias* (25.000 francs, 2.400 mètres) 1. Vermet, à M. E. Deschamps (Beilhouse) 2. Opott. — P. M. gag., 26 fr. 50 ; pl., 16 fr. 50, 22 fr. 50.

DIMANCHE 8 JUIN. — Chantilly. — *Prix de Diane* (75.000 francs, 2.700 mètres) : 1. Mola, à M. Caillault (J. Reiff) ; 2. Cour Suprême ; 3. Banshee. — P. M. : gag., 156 fr. 50; pl., 41 francs, 30 francs, 46 fr 50.

TIR

MARDI 3 JUIN. — Réunion de l'*Assaut au Pistolet* : Tir aux balles Devillers. — Gagnants des poules : Mme Devillers Desbrière, Galand (2), Bonnette, Contaud-Delpech.

VENDREDI 6 JUIN. — Challenge Engel-Moll (Tir aux balles Devillers). 1er Rumeau; 2e Desbrière; 3e Petrocochino; 4e capitaine Faure.

Pour les amateurs de belles estampes à encadrer

A tous ceux qui aiment les belles estampes à encadrer, signalons *Le Portfolio Pierre Lafitte et Cie* qui renferme, pour un prix extraordinaire de bon marché (2 fr. 95), dix superbes épreuves d'art (procédé nouveau de platinogravure) reproduisant dix des plus jolies toiles du Salon (Rochegrosse, Etcheverry, Grün, Boutigny, etc.), qui feront demain, l'ornement de toutes les villas et maisons de campagne. (En vente partout.)

LAPIZE GAGNE PARIS-BRUXELLES

LE DEPART A UNE HEURE DU MATIN, A VILLIERS-SUR-MARNE

Le départ de la course Paris-Bruxelles fut donné dans la nuit de samedi à dimanche, à 1 heure, à 75 concurrents. Le parcours des 440 kilomètres a été couvert par le vainqueur, Lapize, en 15 h. 11 m. 57 s, 3/5, soit à une moyenne de 28 kil. 948 à l'heure. (Pneus Hutchinson).

OCTAVE LAPIZE, PREMIER

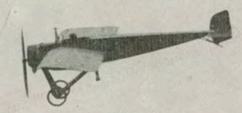
Octave Lapize a remporté la victoire à l'emballage. Vanhouwaert était 2e, Crupelandt, 3e, Deman, 4e, etc... C'est la troisième fois consécutive que Lapize gagne cette épreuve. (Pneus Hutchinson),

LE SOUPER AVANT LA COURSE

Contrairement à ce qui s'est passé dans Bordeaux-Paris, la victoire est revenue à un Français. Mais il est à remarquer que les Belges se sont classés, cependant, aux places d'honneur, selon leur habitude. Ce n'est qu'à l'emballage sur les 1.400 mètres de l'aérodrome de Berchem que le classement put être établi. Et c'est dans les derniers mètres, que Lapize put s'assurer l'avantage.

LA VIE AU GRAND AIR

AUDEMARS A TRIOMPHÉ DE GARROS DANS LE MATCH AÉRIEN



EDMOND AUDEMARS VA PASSER GARROS DANS LE MATCH DE VITESSE

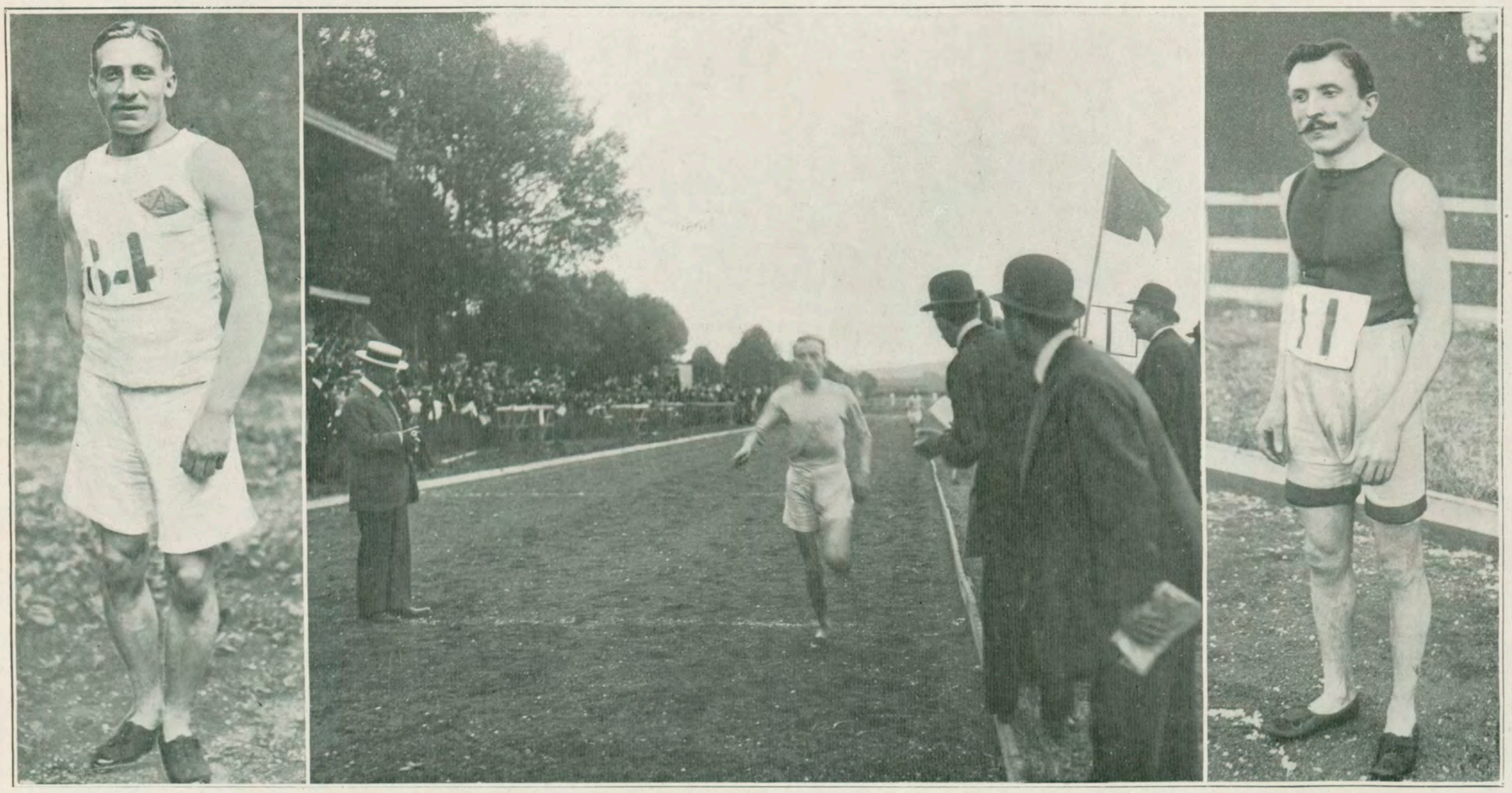
Ce fut une journée triomphale à Juvisy dimanche dernier. Une foule considérable avait tenu à aller applaudir les deux prodigieux aviateurs Garros et Audemars, dans le premier match aérien disputé jusqu'ici. Etant donnés les résultats de cette expérience, il est à désirer que chaque dimanche nous assistions à de semblables rencontres. Une revanche serait accueillie avec joie, car Garros ne dut qu'à son courage et à sa légendaire énergie de faire honneur à son engagement. Il était en effet très souffrant et pouvait à peine se tenir debout. Il tint cependant à rencontrer son rival ami, mais succomba dans les trois manches. L'exhibition de ces deux oiseaux ne peut être décrite. Garros et Audemars sont, on le sait, deux artistes, deux virtuoses de l'air, et ils le prouvèrent une fois de plus par la sûreté de leurs vols qui semblent pourtant si dangereux. Dans la première manche (50 kil. en course poursuite) Audemars rejoignit Garros au 46e kil., et termina en 27 m. 24 s. 4/5. Dans la vitesse ascensionnelle, Audemars monta à 1.530 mètres en 6 m. 30 s., tandis que Garros, perdu dans les nuages, n'atteignait que 1300 mètres. Dans la troisième manche, celle d'atterrissage, Audemars atterrit à 21 mètres et Garros à 51 mètres du point désigné. La journée se termina par le départ des deux Morane-Saulnier, rois de la fête, Audemars ramenant le sien à son nid, tandis que Léon Morane remplaçait Garros, vraiment trop malade, pour retourner à Villacoublay. En médaillon, à gauche, le vainqueur Edmond Audemars ; à droite une descente de Garros. (Monoplans Morane-Saulnier, hélices Chauvière, magnétos Bosch, bougies Oléo, essence Automobiline, huile avion D. F.).

LES GRANDES ÉPREUVES DE GOLF

Mlle REUSS REMPORTE LA COUPE « EXCELSIOR »

Le 4 juin, s'est disputée à la Boulie la Coupe « Excelsior ». Mlle Reuss, du Golf de Fontainebleau, qui bénéficiait d'un handicap de douze trous, a remporté la victoire, effectuant le parcours de 18 trous en 84 coups. A gauche, Mlle Reuss ; à droite, Mlle de Bellet, qui a remporté pour la cinquième fois le Championnat national des Dames françaises, en 87, battant de 9 points sa plus proche concurrente. Au milieu, Mlle Reuss pendant le championnat.

LES CHAMPIONNATS DE PARIS D'ATHLÉTISME



MOURLON

Mourlon gagna le championnat de Paris des 100 mètres en 11 s. 3/5, devant Black et Meunier.

L'ARRIVÉE DE KEYSER DANS LE 1.500 MÈTRES

Dimanche dernier, se sont disputés à Colombes les championnats de Paris d'athlétisme ; de très bonnes performances furent accomplies par nos athlètes. Failliot et André remportèrent, le premier : le javelot et le saut en longueur, le second : le 400 mètres et les 2 sauts en hauteur avec et sans élan. Keyser battit Duffau dans le 1.500 mètres.

DANTIGNY

Dantigny gagna le championnat de Paris des 800 mètres en 1 m. 59 s. 4/5, confirmant sa belle course du Blanchet.

ATHLÉTISME

La crise de l'athlétisme

Comment on peut y remédier.

Depuis les derniers Jeux Olympiques, on n'a pas cessé de chercher les moyens de réformer le sport athlétique, presque mort chez nous, d'après certains. A mon avis, l'athlétisme jouit encore d'un bon succès et ses pratiquants sont plus nombreux qu'à l'époque où on citait ce sport comme florissant. Il est toutefois évident que sa situation ne peut pas encore être comparée à celle du football. Il faut se rappeler, qu'il y a quelque dix ans la Société Athlétique de Montrouge, sur une piste et dans un cadre loin d'être parfaits, attirait le jour d'une grande réunion interclubs, deux à trois mille spectateurs, alors que le match Stade-Racing qui était le *great event* de l'époque, en rubgy, réunissait à peine la moitié de ce chiffre.

En Allemagne, l'athlétisme a fait rapidement des progrès considérables. Il y a cinq ans seulement que nos voisins de l'Est commencèrent à pratiquer les sports athlétiques, alors qu'en France l'U. S. F. S. A., est fondée depuis 1887.

Nous savons tous avec quelle force et quelle rapidité les Allemands ont organisé les sports, aussi, franchement, devons-nous avouer que nous avons du chemin à parcourir ; du reste la dernière Olympiade a confirmé cette opinion.

J'ai participé, il y a un an environ, à une réunion internationale, organisée par le Charlottenbourg-Sport-Club.

Il fallait voir avec quelle méthode et quelle régularité les épreuves se déroulaient, avec quel soin les organisateurs, par l'intermédiaire de speakers, communiquaient aux assistants les résultats. Dans tout perçait l'effort apporté pour intéresser la foule qui était de 10.000 personnes environ.

On comprend facilement le succès dont jouit la course à pied en Allemagne ; lorsqu'on compare l'organisation dont elle est dotée dans ce pays à l'organisation Française.

A ce sujet, je vous citerai les derniers championnats de France de 1912 qui avaient réuni plus de 150 engagements, dont la plupart de bonne qualité, et capables de rendre une réunion très intéressante.

Le terrain était celui de Colombes, avec sa piste de 500 mètres, vraiment trop grande pour permettre de bien suivre les coureurs. Une organisation flottante, l'incompétence des officiels ressortait à tout propos, ces derniers se démenant à l'instar de la mouche du coche, pas d'exactitude dans l'horaire du programme, un tableau d'affichage ayant coûté cher, mais ne fonctionnant pas une fois installé, des barres transversales pour le saut, trop courtes d'un mètre, un starter n'y voyant guère et partial... etc. Il ne faut donc pas s'étonner si les sportsmen, ainsi que les profanes venus pour applaudir les champions Français qui devaient aller plus tard représenter notre nation à Stockholm, ne furent pas intéressés par ces diverses épreuves.

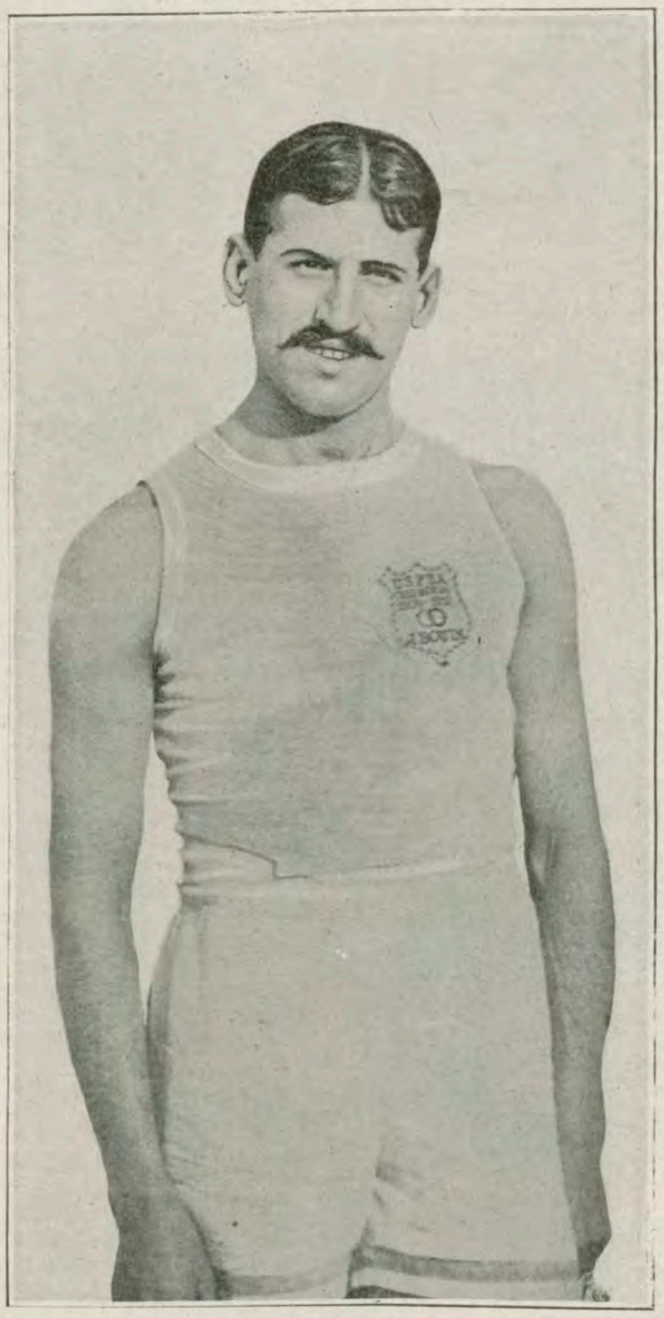
On le conçoit sans peine, ce n'est pas avec pareil désarroi que nous pourrons amener la foule sur nos terrains de sports athlétiques. Nos dirigeants ne devraient pas confondre ces sports avec les matches de football, qui ne réclament qu'un arbitre et deux juges de touche. L'athlétisme, lui, au contraire, demande beaucoup plus de compétence et ses fonctions sont plus difficiles à remplir : starters, chronométreurs, juges à l'arrivée, arbitres, commissaires de courses etc., tous ces divers postes exigent de la pratique et une initiative personnelle.

Des réunions qui attirent les masses en Angleterre, Amérique, Allemagne, Suède, Hongrie etc., connaîtraient également le succès en France, si elles étaient présentées avec la même habileté et les mêmes précautions.

Pour cela, je crois qu'il serait utile, qu'à l'exemple de ce qui se fait à l'étranger, nous ayons notre fédération autonome de course à pied. Avec notre administration actuelle, il est impossible que l'athlétisme puisse être intelligemment régi, puisque les règlements le concernant sont votés ou créés par les compétences du football, cricket, patinage, lawn-tennis, etc. Je ne m'explique guère une assemblée de dirigeants pouvant traiter à la fois avec autorité de tous les sports, surtout aujourd'hui où la spécialisation est devenue le principal facteur de tout succès.

Supposons notre fédération formée, les pouvoirs dirigeants ne toléreraient que la fondation d'un club par ville, ce qui supprimerait le raccolage, perte des petits clubs aussi bien que des grands. J'insiste sur ce principe. En football, autant d'équipes autant de terrains, alors que, pour la course à pied, une piste peut servir aussi bien à un coureur qu'à un nombre presque illimité. Il est évident, qu'avec ce système, bien des ambitions personnelles s'écrouleraient, aussi j'entends certains « comitards » crier que l'émulation disparaîtrait. Grave erreur : les interclubs seraient remplacés par des épreuves préparatoires ou éliminatoires dans le club et l'amour-propre du coureur existerait toujours, car il voudrait faire partie de l'élite de son association.

Lorsqu'on aurait une bonne sélection, les matches intervilles connaîtraient le même succès que ceux



JEAN BOUIN
qui vient de remporter une belle victoire à Stockholm.

du football. Le club unique par ville, permettrait également d'avoir une quantité d'adeptes plus élevée et lorsque viendrait le besoin de former un team, chargé de représenter les couleurs du club, les dirigeants ou l'entraîneur auraient un plus grand choix. On éviterait ainsi de sélectionner des hommes insuffisamment entraînés, trop jeunes, ou n'ayant pas encore des moyens assez développés pour affronter les luttes sportives. On éliminerait aussi des jeunes gens qui risquent de compromettre leur santé pour affirmer leur bonne volonté et leur dévouement à leur groupe.

Cette sélection présenterait de gros avantages pour le débutant ; celui-ci en tirerait profit pour obtenir un appréciable développement physique, s'il n'a pas l'étoffe pour se classer parmi les champions.

A ce moment, les spectateurs auraient sous les yeux de véritables athlètes et on n'entendrait plus les fâcheuses appréciations qui soulignent l'allure d'un tel, les formes de l'autre, ou encore les défauts que présente inévitablement le débutant, avec des hommes expérimentés, aux formes rendues harmonieuses par une préparation suffisante. Le spectacle gagnerait en beauté. Et cette préparation faciliterait l'éclosion des champions qui enthousiasment les foules sportives. Les avantages matériels ne seraient pas non plus à dédaigner. Tous les efforts étant réunis, le club bénéficierait de la totalité des subventions municipales, des dons des industriels, des commerçants du pays, des cotisations de membres plus nombreux. De plus, les recettes perçues sur un terrain mieux agencé seraient certainement plus élevées.

L'association, puissante et riche, pourrait donner de belle réunions permettant aux champions de se déplacer plus souvent et habituerait ainsi les cracks régionaux à mesurer leur valeur respective. Ils profiteraient ainsi de l'expérience et de conseils que laissent toujours les démonstrations ou les exhibitions de pareils athlètes.

Le gros public, qui a délaissé nos pistes, faute d'attraits, les réintégrerait sans tarder à l'annonce de grands matches ou de rencontres sensationnelles.

Je suis également très partisan des rencontres de club à club ; et un championnat d'athlétisme, basé sur le mode de classement de celui du football, connaîtrait certainement le succès. Comme distances et concours on choisirait les plus classiques, en 100, 400, 800, 1.500, 110 haies, poids, disque, sauts, en hauteur, longueur avec élan et perche, soit cinq courses et cinq concours. On pourrait aussi compléter le programme par une course de relais de 1.000 mètres, par équipes de quatre coureurs, sur le principe de la Coupe de France, course que le public suit constamment avec un vif intérêt. Il serait bon de limiter le nombre de représentants des deux clubs à quatre par épreuve ; de cette façon les supporters ou membres des sociétés suivraient facilement la marche de leurs favoris. Avec cette combinaison, comme pour le football, les championnats seraient très disputés, l'esprit de club et de clocher renaîtrait pour faire place à la bonne entente et à la solidarité les jours de rencontres internationales.

En ce qui concerne les champions individuels, on pourrait les connaître par une réunion qui clôturerait la saison. Nous ne parlerons pas du cross-country qui possède une formule suffisamment établie.

JEAN BOUIN.

Poignée de nouvelles.

— John Paul Jones vient de s'attribuer le record amateur du mille qu'il a couvert en 4 m. 15 s. 2/5. Le record pour les professionnels appartient toujours à W.-S. Georges avec 4 m. 12 s. 1/2.

— Le célèbre entraîneur Mike Murphy, qui entraîna trois équipes américaines pour les Jeux Olympiques, vient de mourir de la tuberculose à Philadelphie. C'était un vrai « faiseur de champions »

AVIATION

Raids d'officiers

Ce qu'a fait l'escadrille de Verdun.

Dans notre numéro du 31 mai, nous avons dit que l'escadrille qui atterrit à Buc, le jour de la revue passée par Alphonse XIII, ne venait pas de Sissonne, comme l'affirmaient les grands chefs de la cinquième arme au souverain et au Président de la République, mais seulement de Villacoublay, ce qui était évidemment beaucoup moins remarquable. Cette information, d'une rigoureuse exactitude, a navré les officiers de l'escadrille en cause, auxquels on avait fait jouer cette piteuse comédie. Nous avons reçu d'un de leurs amis la lettre suivante :

« L'escadrille de Sissonne qui est arrivée à Buc pendant la revue du roi d'Espagne n'est autre que l'escadrille n° 2 de Verdun. Pour la réhabiliter, je ne puis mieux faire que de citer un extrait de son registre de vols en supprimant les exercices et reconnaissances exécutés au camp.

« Effectif : 1 chef d'escadrille, 6 pilotes, soit 7 avions voyageant par la voie des airs.

« 26 avril : Verdun-Sissonne, 120 kilomètres.

« 7 mai : Sissonne Reims et retour, 70 kilomètres.

« Ordre d'assister à la revue de Buc, le 9 mai : se trouver à Villacoublay avant 10 heures pour recevoir ordres de détail.

« 8 mai : Sissonne-La Vidamée, 105 kilomètres.

« 9 mai : La Vidamée-Villacoublay, par Poissy, Villacoublay-Buc, Buc-Saint-Cyr, 80 kilomètres.

« 10 mai : Saint-Cyr-Sissonne (arrêtés par la pluie à Senlis, de 7 heures jusqu'à 1 heure). Gros orage de Soissons à Sissonne : vent, pluie, 11 atterrissages en pleins champs. Le M. F. 44 a un accident et casse complètement, 185 kilomètres.

« 11 mai : Sissonne-Verdun, 120 kilomètres.

« L'escadrille de Sissonne a donc fait mieux que le voyage de Buc à Villacoublay. A défaut de citations, elle a de fort beaux vols inscrits sur son registre de route dont je ne vous envoie qu'un simple extrait pour la période qui nous intéresse. »

Nous n'avons jamais voulu diminuer la valeur de l'escadrille qui vint atterrir à Buc. Nous avons simplement dit combien nous regrettions qu'on exige d'officiers valeureux et capables de tous les héroïsmes des exhibitions peu dignes de leur qualité et si trompeuses. Notre correspondant avoue que l'escadrille venait de Villacoublay lorsqu'elle provoqua l'admiration du roi d'Espagne. C'est exactement ce que nous avons dit! Loin de nous l'idée de reprocher quoi que ce soit aux aviateurs militaires. Les vrais coupables occupent, hélas! de plus hautes fonctions.

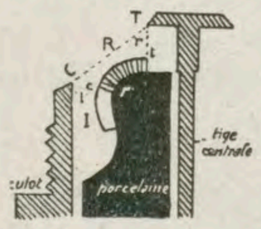
J. M.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

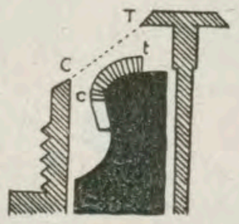
BOUGIES D'AUTOS A RÉGLAGE D'ETINCELLE AUTOMATIQUE. — Ces bougies sont basées sur un principe tout à fait nouveau et différent des bougies ordinaires par leur étincelle, dont la longueur peut varier suivant les besoins du moteur.

La même longueur d'étincelle ne convient pas dans tous les cas, c'est ainsi que dans le cas d'une forte compression, les étincelles courtes et très chaudes sont préférables à l'étincelle longue, à employer pour le cas d'une faible compression. Or, dans cette bougie, selon le cas, on obtient ou une étincelle longue et unique, ou deux étincelles courtes et très chaudes.

Le réglage automatique de l'étincelle est basé sur les considérations suivantes :



Réglage normal.



En marche compression faible.

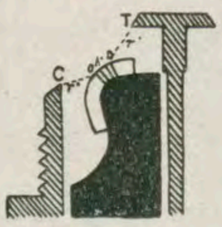
1° La résistance constante et relativement élevée que présente au courant électrique un conducteur de métal porté à haute température.

2° Les phénomènes de self-induction qui se produisent dans un conducteur alternativement au repos ou traversé par un courant.

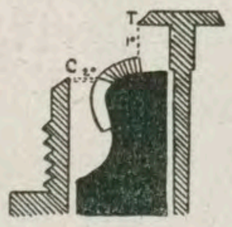
On a donc interposé, entre l'électrode centrale T et l'électrode extérieure C, une pièce métallique isolée I, sertie sur la porcelaine, et placée de telle façon que l'étincelle directe jaillissant de T à C, soit presque tangente à sa partie ronde.

L'étincelle peut donc se produire directement de T à C, *ou* emprunter la pièce métallique et se produire de C à *c* et de T à *t*. Le réglage initial est fait de façon à ce que la distance de T à C soit de 12/10 millimètres, et que les deux distances C à *c*, T à *t*, soient chacune de 4/10 environ. On voit donc que le trajet T-C est d'environ 4/10 plus long que le trajet T-*t* + C-*c*.

A première vue, et pour des personnes non prévenues, l'étincelle devrait donc *toujours* se produire entre les électrodes et la pièce métallique *par le chemin le plus court*. Cependant la théorie et l'expérience montrent que, *sans pression et à la température ordinaire*, l étincelle jaillit, en général, indifféremment par l'un ou par l'autre chemin, mais *plutôt* directement de T à C. Cela tient à ce que la pièce métallique I, a elle-même une résistance propre qui vient s'ajouter à la résistance de l'air entre T et *t*, C et *c*. De plus, le courant de self-induction qui se développe à chaque étincelle dans la pièce I, vient s'ajouter à cette résistance du métal, si bien que l'étincelle tend toujours à jaillir directement.



Compression moyenne.



Compression forte.

Maintenant, si nous portons la pièce métallique à la température d'explosion, sa résistance propre augmente de près de quatre fois et le total des résistances T-*t* (air) + pièce métallique + self induction + C-*c* (air) va devenir supérieur à la résistance de l'air entre T et C. L'étincelle jaillira donc normalement entre T et C, et cela dans le moteur, sans compression.

Or, à partir de ce moment, la résistance de la pièce métallique reste constante, plus faible que celle de l'air ou des gaz. Si nous augmentons la résistance de ceux-ci en les comprimant, la résistance T C dépassera la somme des autres résistances, et l'étincelle tendra à reprendre un point d'appui sur la pièce I.

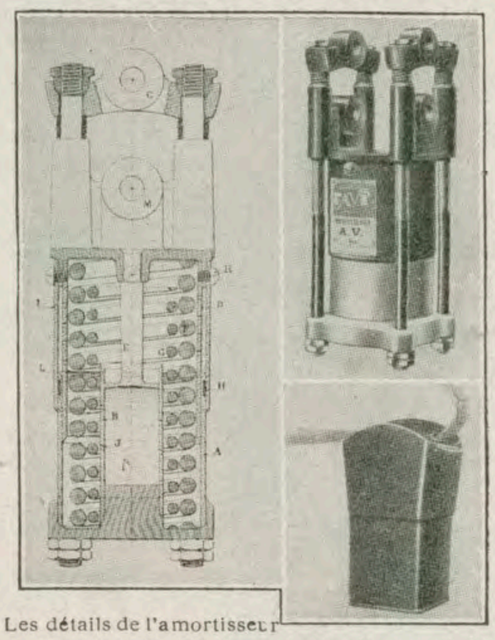
En résumé, le système formé par les électrodes et la pièce métallique isolée, forme une sorte de balance de résistance dont les poids sont remplacés par les variations de compression du moteur : suivant ces variations, l'étincelle empruntera des longueurs différentes du « pont » métallique; d'où différence de longueur des étincelles, *différence très faible* ; car les variations de résistance du métal sont très petites ; mais ces longueurs d'étincelage peuvent varier en tout de 4/10 millimètres, ce qui représente près de 50 c/o de la longueur de l'étincelle. Remarquons en passant que *la plus courte* étincelle est encore de 8/10 millimètres, c'est-à-dire la longueur normale d'étincelles dans les bougies ordinaires.

L'entretien de ces bougies est nul en marche normale si l'on emploie des huiles propres Il n'y a ni encrassement ni déréglage à craindre.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

AMORTISSEURS A. V. POUR AUTOMOBILES. — La particularité de l'amortisseur A. V. est qu il comporte un système compensateur, propre à éviter l'affolement des ressorts et régularisant le travail de ces derniers lors d'une succession de chocs.

Il se compose d'un tube inférieur A, formant cylindre et renfermant un second tube B, formant cylindre compensateur. Ces tubes sont solidaires du palonnier C par l'intermédiaire de 4 tiges filetées et boulonnées. Le tube A coulisse entre deux tubes D, formant piston, et I formant gaine protectrice, solidaires de la chape M. Le plateau superieur porte un petit piston compensateur E.



Les détails de l'amortisseur compensé A. V. En bas à droite, l'appareil dans sa gaine.

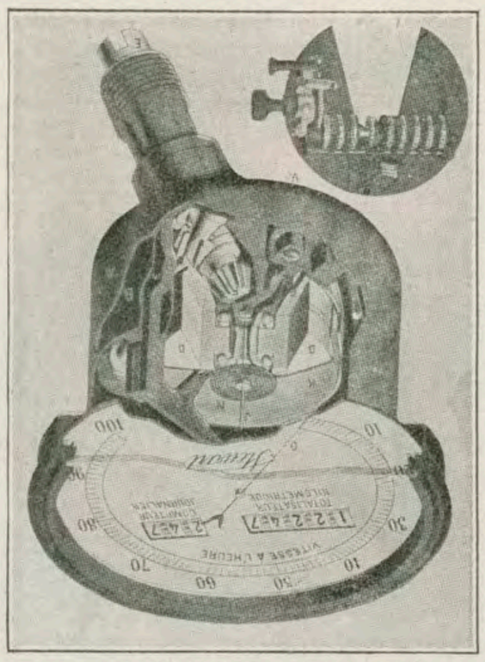
A l'intérieur du cylindre A sont deux ressorts à boudin concentriques, dont le plus gros F est destiné à réaliser la suspension normale, et le plus petit G absorbe les surcharges et chocs violents.

L'amortisseur se remplit d'huile jusqu'en L, graissé ainsi dans toutes ses parties en fonction. D'autre part, des trous font communiquer les deux cylindres A et B, assurant la compensation de la détente des ressorts.

La disposition de l'ensemble assure, entre les ressorts à lames et le châssis, une liaison très souple et parfaite à tous les régimes de charge et sur les routes défectueuses.

INDICATEUR DE VITESSE STEWART. — On sait tout l'intérêt que présentent les indicateurs de vitesse. Grâce à ces utiles auxiliaires, le chauffeur connaît toujours la vitesse à laquelle il marche; il peut, lorsqu'ils comportent un compteur enregistreur, ce qui est le cas général, tenir un compte exact de ses dépenses kilométriques en pneus, essence et huile; il peut s'entraîner à une allure déterminée; il peut justifier, en cas de contravention du maximum de vitesse atteint, etc., etc.

Des indicateurs, il en existe un certain nombre, parmi eux, le Stewart est assez intéressant par son principe. Il peut être actionné par une couronne dentée posée sur une roue avant ou par une poulie montée sur l'arbre de cardan, lesquelles entraînent une transmission flexible qui se prolonge jusqu'à l'intérieur de l'indicateur et prend contact avec un axe E formant vis sans fin. Cet axe actionne le compteur kilométrique et possède également à l'extrémité un pignon d'angle F, qui vient engrener la roue dentée C de l'aimant permanent D, de forme cylindrique et le fait évoluer sur une double rangée de billes. Ce mouvement d'évolution imprime par magnétisme, à la cuvette en métal spécial K, une vitesse



La coupe de l'indicateur de vitesse Stewart.

de rotation compensée par le ressort N et en rapport avec la vitesse de la voiture. Plus la roue tourne vite, plus l'aimant agit énergiquement par magnétisme sur la cuvette K. Cette cuvette est munie d'un axe J, monté sur saphir M, qui la relie à l'aiguille O qui indique la vitesse sur le cadran à graduation kilométrique. L'aimant D étant enfermé dans deux cuvettes d'un métal spécial, son aimantation reste constante.

Le réglage facultatif s'opère par le moyen de la vis V, qui écarte ou rapproche la cuvette K de l'aimant D.

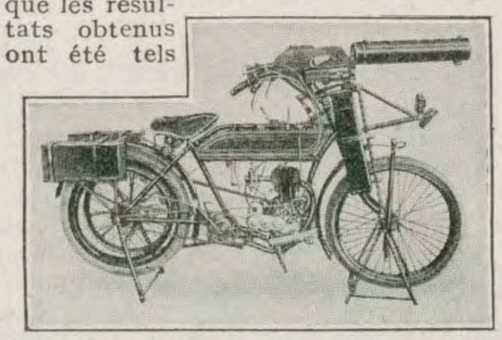
Le compteur kilométrique est actionné directement Il comporte un enregistreur de parcours journalier et un totalisateur.

La transmission flexible se compose d'une chaîne en maillons d'acier trempé, tournant dans un bain lubrifiant de graphite, protégé doublement par un ruban en acier et une seconde gaine en cuivre.

La construction est parfaitement irréprochable.

MOTO-MITRAILLEUSE. — Nos lecteurs ont déjà vu l'intéressante application de la motocyclette à l'emploi de la mitrailleuse faite en Angleterre.

En voici une seconde, due, cette fois, à l'état-major hollandais. Et il paraît que les résultats obtenus ont été tels



La moto-mitrailleuse de l'état-major hollandais.

que la création de plusieurs compagnies de moto-mitrailleuses est à l'étude.

Le montage de cette machine diffère assez sensiblement de celui de la machine anglaise similaire. La moto en position de tir, repose sur un support arrière et un support avant qui sert, en route, de porte-bagage pour le magasin de la mitrailleuse.

La motocyclette elle-même n'est pas modifiée, sauf par l'adjonction d'une gouttière destinée à recevoir le canon de la mitrailleuse, lorsque celle-ci n'est pas en service.

En Allemagne et en Autriche, des essais semblables ont été tentés et suivis d'application. Mais en France, on attend ..

UNE MACHINE A NAGER. — La présente machine à nager, due à un mécanicien suédois, M. Saltza, est un « veloscaphe » réduit à sa plus simple expression.

Elle comporte, en effet, deux flotteurs, et sa propulsion est assurée par une hélice mue par deux pédales, mais le châssis est réduit à un seul tube.

Il paraît, et nous le croyons volontiers par l'examen de la photographie; que l'équilibre est parfait D'autre part, la vitesse atteint 7 à 8 kil. à l'heure en eau calme.

Pour faciliter le transport, peut-être

La machine à nager de M. Saltza.

pourrait-on employer des tubes télescopiques ? En tout cas, la machine paraît simple et peu encombrante. Elle peut avoir son charme par les journées estivales, à la mer et aux rives chéries des « manieurs du bout de bois ».

UNE INVENTION BIZARRE. — Il ne faut faire aux femmes nulle peine, même légère..., c'est pourquoi nous nous extasierons devant la curieuse plateforme roulante reproduite ci-dessous, et qui fut inventée par la téméraire sportswoman qui en fait usage.

Le motopatin à roulettes.

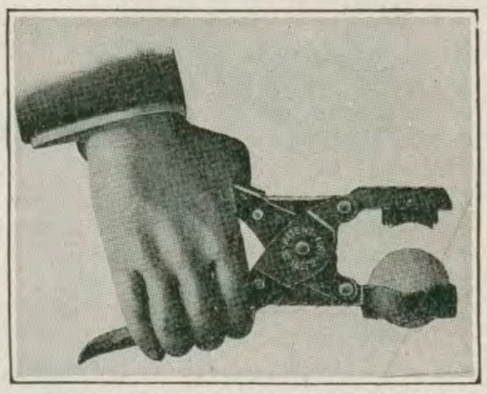
Cette machine, qui fut exposée à Londres, à l'Olympia Show, se compose d'une sorte de tricycle très bas, dont la selle est remplacée par une plate forme sur laquelle le voyageur, ou plutôt la voyageuse se tient debout ; dans le cadre, un petit moteur monocylindrique, enfin, un tube de direction fort allongé terminé par l'habituel guidon. Ce motopatin à roulettes (?) peut être très pratique et surtout amusant sur un sol bien uni, mais sur un chemin légèrement raboteux, que de cahots et que de chutes!

Le « métro » nous semble nettement préférable, parce que plus sûr!...

QUICK BALL MARKER. — Signalons à nos lecteurs un petit objet utile et sans prétention de nature à intéresser les nombreux et passionnés amateurs du jeu de golf.

Cet appareil est destiné à marquer rapidement et aisément les balles de golf aux noms ou initiales de leurs propriétaires.

L'intérêt de cette pratique réside dans le fait que les balles marquées ne donnent plus lieu à des erreurs dans le courant du jeu ; elles peuvent être rendues facile-



L'appareil à marquer les balles de golf.

ment à leurs propriétaires; de plus, le trafic des balles trouvées et revendues est radicalement supprimé, car jamais un joueur ne voudra acheter pour jouer une balle portant un autre nom que le sien.

L'appareil se compose d'une simple pince d'ouverture convenable dont l'une des branches porte une cavité calculée pour loger la moitié de la balle, l'autre branche est munie d'un poinçon gravé au nom du propriétaire, ce poinçon a une courbure calculée pour épouser la forme de la balle.

Un tampon spécial imbibe les lettres d'encre; il ne suffit plus que de donner une simple pression sur la pince, pour marquer la balle.

C'est à M. Huillier, un fervent amateur du golf que nous devons cette invention pratique.

PAUL LAUNAY.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

L'aviateur Bernard qui s'est tué le 5 juin à Buc, ainsi que sa passagère Mlle Amicel.

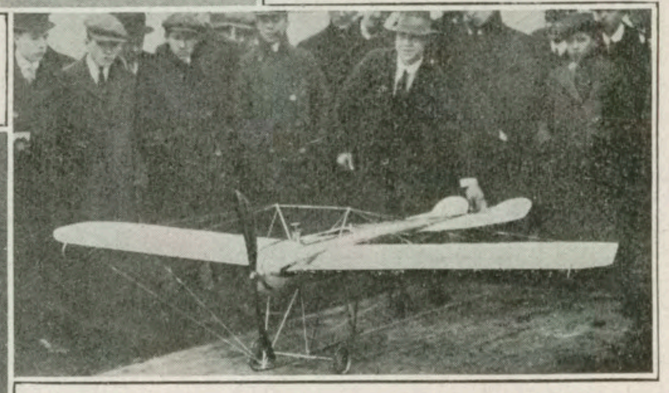
Le team de polo, champion d'Angleterre, s'entraînant à Pigling Rock. Le capitaine Cheape (le second à gauche) essaye de dépasser le capitaine Lackett (à droite).

Le lt allemand Von Giddessen qui a remporté la Coupe d'aviation du prince Henri.

Le lieutenant Lalanne, qui va partir pour Oudja; il pilotera un Deperdussin, comme tous les officiers de ce centre d'aviation.

L'arrivée du Prince Friederick-Charles de Prusse, vainqueur de la course Potsdam-Berlin.

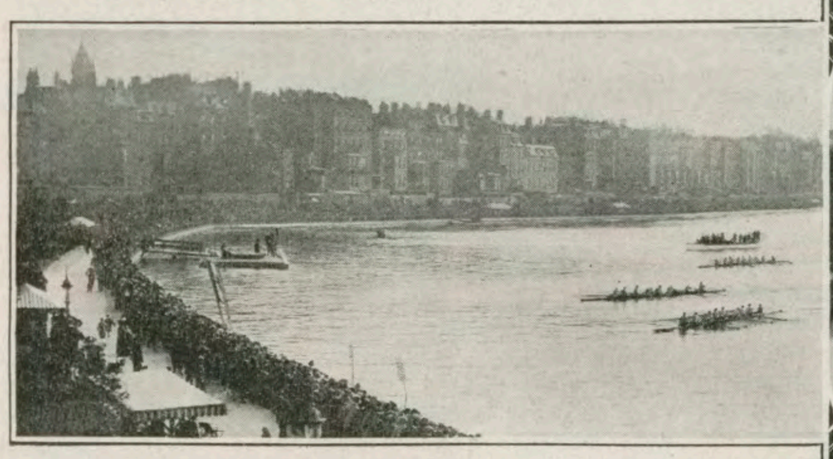
Mlle Peugeot, la fille de M. Armand Peugeot le grand industriel vient d'épouser M. Breitling.



Une exposition de petits aéroplanes vient de se tenir à Hendon. On pouvait y voir les modèles réduits des meilleures marques d'appareils.

Les membres du Motocycle-Club de Bordeaux, s'apprêtant à partir pour une excursion aux environs de Libourne. Cette société organise des sorties de cent à cent cinquante kilomètres chaque dimanche, pour ses membres.

Une vue du match de football association qui s'est disputé à Irun, dernièrement, entre une équipe du Club Français et une équipe du Real Racing-Club. La partie ne donna aucun résultat, aucun team n'étant parvenu à marquer de but.

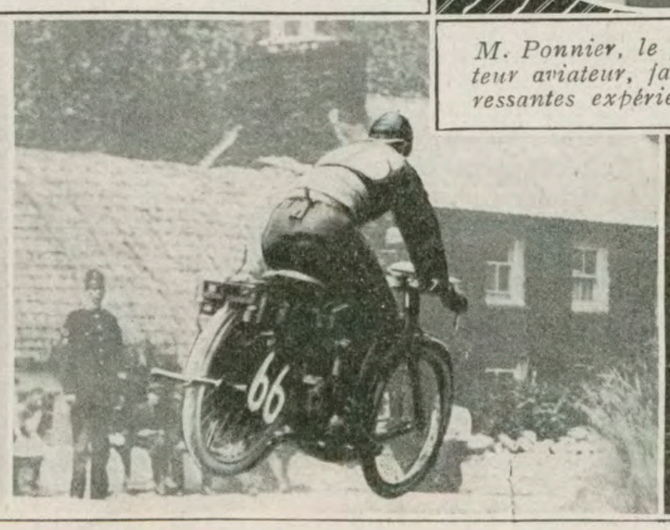


L'arrivée du huit de Princeton, qui a battu, à Boston, les équipes d'Harvard et de Pennsylvanie. Malgré un très mauvais départ, le team de Princeton disposa facilement des teams adverses.

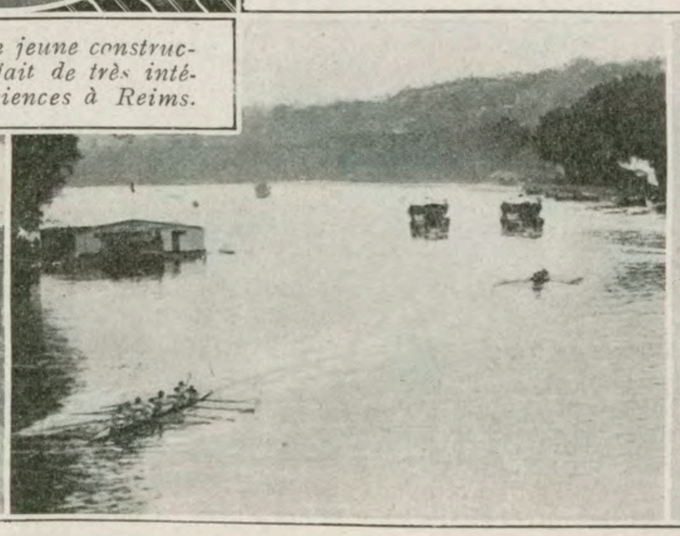
M. Ponnier, le jeune constructeur aviateur, fait de très intéressantes expériences à Reims.

Le huit mètres "Titave" barré par M. Picon, son propriétaire, a remporté les régates du sport Nautique de la Gironde, disputées le 1er juin.

H.-H. Hilton, qui vient de remporter le championnat de golf amateurs qui s'est disputé à Saint-Andrews.



La course de motocyclettes de l'Ile de Man a été troublée par les suffragettes, qui avaient parsemé la route de morceaux de verre. Sur notre cliché, un concurrent passe un dos d'âne en vitesse.



Dimanche dernier, s'est disputé le classique match Rowing-Marne, sur le parcours Billancourt-Suresnes. La victoire revint à la Société Nautique de la Marne qui s'assura une avance de cinq longueurs.

Un drive de John Ball pendant le championnat de golf amateurs de Saint-Andrews, gagné par M. Hilton.

HIPPISME

Un Derby mémorable

Il le restera malheureusement à cause d'incidents fâcheux.

Chaque année, le résultat du Derby prend les proportions d'un événement considérable : il est le point de départ de commentaires nombreux, qui se transmettent et se développent de génération en génération.

L'épreuve de cette année ne fera pas mentir la tradition ; elle sera, pendant longtemps, l'objet de bien des discussions alimentées par toute une série d'incidents : l'acte insensé d'une suffragette, qui, au dernier tournant, se précipite parmi les concurrents et occasionne la chute du cheval du roi, les bousculades tout le long de la ligne droite, l'arrivée extrêmement serrée entre un lot de huit candidats, le distancement du grand favori, la victoire d'un outsider à cent contre un. Autant de détails dont un seul aurait suffi pour marquer à jamais dans la mémoire de la foule le Derby de 1913.

Je n'ai pas l'intention de reprendre le récit complet de la course : il est sans doute suffisamment connu. Je me bornerai à revenir sur certains points en appuyant mon argumentation sur les photographies qui paraissent dans ce numéro.

Le sujet, qui nous intéresse le plus, est évidemment la performance de notre représentant, Nimbus.

Il a pris un excellent départ et s'est élancé derrière Aldegond, Aboyeur et Craganour ; mais, immédiatement rebuté par le sol très sec et aussi par l'état de la piste qui ne rappelle que de très loin nos admirables tapis de gazon, il n'a pas cessé de perdre du terrain pendant la montée des 1.000 premiers mètres du parcours.

Puis, il s'est mis dans son action et, arrivé au Tottenham Corner, il commençait à regagner des rangs, lorsque la chute du cheval du roi, survenant devant lui, l'a obligé à ralentir, à changer de ligne et à tourner très au large.

La portée de l'incident est facilement appréciable sur la photographie publiée d'autre part. Nimbus y apparaît second avant dernier après avoir été obligé de contourner le groupe de l'accident.

Ainsi retardé à un moment aussi important, il s'est attaqué avec courage à une tâche qu'on peut estimer désespérée, si l'on considère la distance qui le séparait alors du groupe de tête. Il s'est alors livré avec une ardeur magnifique et il a fourni un tel effort qu'il est presque parvenu à rejoindre les premiers, comme en témoigne notre photographie de l'arrivée.

Tous s'accordent à reconnaître qu'il terminait mieux qu'aucun autre. D'après l'expression d'un témoin oculaire, il finissait comme une locomotive ; d'après les termes mêmes des notes de Vigilant dans *The Sportsman*, « Nimbus était battu d'une longueur à peine par le vainqueur ; il allait à ce point plus vite que les autres, qu'il aurait certainement gagné quarante mètres plus loin ».

Il est donc permis de conclure, sans être suspect d'un loyalisme exagéré, que la défaite de notre candidat est imputable une fois de plus à cette malchance qui s'acharne contre les efforts de nos propriétaires dans le Derby d'Epsom. Le Nord, Holocauste, Vinicius, Gouvernant et Jardy en ont été les victimes : Nimbus n'a pas échappé au sort de ses illustres devanciers.

Il nous reste du moins la consolation de voir que notre champion a fourni une excellente performance qui lui donne une très bonne chance dans nos épreuves classiques ; à condition toutefois que les représentants de la génération anglaise ne soient pas trop médiocres.

Or, après le résultat du Derby, il y a quelque raison de douter de leur haute qualité. D'une façon générale, lorsqu'on voit l'arrivée d'une grande épreuve mettre aux prises une bonne partie des concurrents, on peut, sans trop de présomption, conclure que le niveau du lot est modeste. Si nous considérons les deux photographies du passage au poteau dans la course d'Epsom, nous constatons que neuf chevaux finissent dans un espace d'environ deux longueurs : il y en a quatre de front en première ligne, trois en seconde ligne et deux autres bien près. Ils sont tous très bons, ou tous médiocres. C'est, malheureusement, la seconde hypothèse qui doit être la plus exacte.

La performance d'Aboyeur est là, d'ailleurs, pour inspirer quelque inquiétude. Voilà un cheval qui, l'an dernier, a gagné une course sur six tentatives, qui, cette année, s'est placé, dans son unique sortie, quatrième, grâce à des conditions de poids avantageuses : le voilà qui, subitement, fournit à Epsom la performance la plus formidable qu'on puisse imaginer. Il prend la tête immédiatement après le départ, il mène toute la course, et, lorsque, dans la ligne droite, le favori vient l'attaquer, il résiste tant et si bien qu'il est tout juste battu d'une tête.

Malheureusement, Aboyeur n'est plus engagé dans le Grand Prix ; il aurait été extrêmement intéressant de le revoir aux prises avec Craganour, avec Louvois et avec Nimbus. Espérons du moins que nous pourrons assister à Longchamp à la rencontre de ces trois derniers.

Il me reste à signaler un détail extrêmement curieux dont il est facile de se rendre compte en considérant dans ce numéro la photographie de l'arrivée vue de profil. On y distingue très nettement neuf chevaux : quatre en première ligne, trois en seconde ligne (parmi lesquels on reconnaît parfaitement Nimbus et Great Sport), et deux en troisième ligne. Cette donnée concorde d'ailleurs parfaitement avec celles des autres documents : photographie d'ensemble du peloton après le passage du poteau, photographie complète de l'arrivée vue de face (car il faut noter que sur celle qui est publiée dans ce numéro, le cliché a laissé en dehors un concurrent qui se trouve à droite à côté de Louvois).

D'autre part, l'ordre d'arrivée officiel classe dans l'ordre : Craganour, Aboyeur, Louvois et Great Sport. Or, d'après notre document de l'arrivée vue de profil, cet ordre semble faux : Great Sport vient après les quatre concurrents qui sont en première ligne et ne peut être que cinquième. On hésite à admettre l'hypothèse que le juge ait commis une erreur aussi grossière ; il est cependant difficile de trouver une autre solution. Le quatrième cheval en question, auquel, par conséquent, la place de troisième aurait dû revenir après le distancement, paraît être le représentant de M. L. de Rothschild, Day Comet.

Quoi qu'il en soit, au milieu de tous ces incidents, bousculades, distancements, erreurs et victoires d'outsiders, il n'y en a qu'un qui triomphe : c'est Bruce Lowe. On se rappelle qu'il a établi sa numérotation des familles sur le nombre des victoires que les représentants de chacune de ces familles ont remportées dans le Derby, les Oaks et le Saint Léger. Par conséquent, d'après son idée, c'est la famille 1 qui possède les meilleures chances de triompher dans ces épreuves classiques : le vainqueur du Derby, Aboyeur, et la gagnante des Oaks, Jest, font partie de cette famille 1.

René Riondet.

Le Prix de Diane

Une course à surprises.

Que les pouliches soient inférieures, ce n'est pas un fait anormal, c'est même la règle, mais il semble bien que cette année leur infériorité dépasse la mesure ordinaire. Nous en étions d'ailleurs avertis avant le Prix de Diane. On essayait bien de mettre à part Coupesarte ; mais il faut y renoncer et la voilà rentrée dans le rang et confondue dans la médiocrité commune. Elle s'est effondrée dimanche l'une des premières. Est-ce à dire que sa défaite soit sans appel ? Certainement non. Elle a fini dans le Prix de Diane derrière Banshee, Oréade, Marka qu'elle avait très catégoriquement battues quinze jours auparavant. Laquelle donne la plus forte idée de son mérite ? La première et la meilleure, très vraisemblablement. On a incriminée, à propos de sa défaite de dimanche, son jockey qui a eu peut-être en effet le tort de la laisser se dépenser prématurément contre Marka, qui a été en tête pendant la plus grande partie du parcours. Je ne crois pas, en réalité, que Sharpe qui la montait, pas plus que Stern qui montait Marka aient fait dans l'occasion ce qu'ils ont voulu. Leurs pouliches tiraient très fort l'une et l'autre et les ont emmenés un peu malgré eux. Fallait-il les ramener à toute force dans le peloton, où elles se seraient usées non moins sûrement en se battant contre leur mors ? Des deux alternatives qui s'offraient à eux, on ne peut dire que les deux jockeys en question aient pris en principe la plus mauvaise. Au surplus, il me paraît bien difficile de voir dans cette faute de tactique la véritable raison de la défaite de Coupesarte. Marka qui a toujours été devant elle, qui s'est dépensée par conséquent autant et plus qu'elle, a tenu plus longtemps. Donc, vis-à-vis de Marka, l'excuse ne compte pas. Qu'est devenue alors la supériorité si nette qu'avait montrée la pouliche de M. J. Prat sur celle de M Ed. Blanc, Le plus vraisemblable, c'est que la Coupesarte du Prix de Diane n'était plus la Coupesarte du Prix La Rochette. Elle était peut être mieux en apparence, mais l'apparence en cette matière est souvent bien trompeuse. Quand elle a reparu dans le Prix La Rochette, son écurie la jugeait insuffisamment prête. Ses galops ne l'avaient qu'à demi satisfaite et c'est pour cette raison qu'elle n'avait pas été lui faire disputer la Poule d'Essai. Sa victoire l'a d'autant plus réjouie, qu'elle avait, pensait-on, nombre de livres à gagner de là au Prix de Diane. On nous a donc présenté dimanche une Coupesarte fin prête. Hélas ! Le mieux est l'ennemi du bien. Je crois que le vrai secret de sa défaite est là.

J'admets donc volontiers qu'elle soit réellement meilleure que les pouliches qu'elle a battues à Longchamp, Banshee, Oréade, Marka, et qu'elle le prouve à la prochaine occasion. Mais qu'elle batte Moïa, c'est une tout autre chose. Sa victoire du Prix La Rochette n'indique nullement qu'elle en soit capable. Moïa a battu Banshee et Oréade, d'une tout autre façon qu'elle ne l'avait fait elle-même, plus facilement et avec plus d'autorité. Or, on peut se fier je crois aux indications fournies par Banshee et Oréade qui sont toujours à l'arrivée et montrent, à défaut d'un très grand mérite, une certaine régularité. Oréade, mieux ménagée que Banshee dans le Prix La Rochette a fini devant elle ; dimanche, Banshee plus patiemment montée finit devant Oréade, comme elle l'avait fait dans la Poule. En somme, elles ne sont pas très différentes, et elles sont toujours là. Que penser de la pouliche qui les a si aisément battues toutes les deux ?

Elle n'a couru qu'une seule fois à deux ans, et obscurément, dans le Prix de Sablonville où elle débutait en compagnie d'Oréade, qu'elle devait retrouver cette année en bien des occasions. C'est Oréade qui l'a battue le jour de sa rentrée, dans une course de 1.400 mètres au Tremblay ; Moïa était seconde à trois longueurs et précédait Luciana d'une longueur et demie. Vint ensuite sa tentative dans le Prix Pénélope : c'est la seule qu'elle ait faite avant le Prix de Diane sur une distance excédant 1.600 mètres et, aussi, le seul échec radical qu'elle ait subi. Cette circonstance n'était évidemment pas faite pour la mettre en faveur dans la course de dimanche dernier.

Ensuite, nous l'avons vue gagner un handicap de 1.600 mètres, avec 45 kilos et demi, battant Lucienne de trois quarts de longueur, en lui rendant deux livres ; performance qui concordait en somme assez exactement avec sa course du Tremblay ; et, ce qui ne rehaussait guère non plus son mérite ; elle avait à quatre longueurs derrière elle, n'insistant plus outre mesure, Fairy Dale qui ne lui rendait pas moins de treize livres. Puis ce fut la Poule d'Essai, qu'elle a disputée en compagnie de sa camarade d'écurie Reine Blanche II. C'est Reine Blanche II qui avait la monte de J. Reiff, d'où l'on peut conclure que son propriétaire ne lui accordait qu'une demi-confiance. Elle a failli gagner pourtant et peut être aurait elle gagné avec J. Reiff, car elle finissait plus fort que la gagnante Banshee qui ne la battait que d'une encolure. Cette fois elle précédait Oréade. On devait la croire en très grands progrès, et très certainement on eut compté avec elle dimanche si elle en était restée là. Ce qui nous a égarés sur son compte, c'est la défaite que lui a infligée ensuite Luciana, à laquelle elle s'est trouvée incapable de rendre six livres. C'était exactement sa forme antérieure à la Poule d'Essai qui reparaissait. Oréade, entre temps, ayant pris sa revanche sur Banshee, tout, à la rigueur, paraissait concorder et on pouvait parfaitement croire que nous nous trouvions toujours en présence de la Moïa des débuts ou à peu près.

CRAGANOUR, LE DISTANCÉ DU DERBY D'EPSOM.

Nous constatons aujourd'hui notre erreur. Il est possible que la course de Maisons, comme beaucoup de courses en ligne droite, se soit réduite à un déboulé, et que le jockey de Moïa aux prises avec Luciana dans une fin de course qui menaçait d'être sévère, ait évité de lui imposer un trop gros effort. C'est le plus vraisemblable, et cela n'explique d'ailleurs pas encore suffisamment sa victoire si facile de dimanche. L'explication, il faut probablement la voir dans le changement de distance. Parce qu'elle avait échoué au début de la saison sur 2.000 mètres, et qu'elle n'avait disputé en dehors de celle-là que des courses de 1.400 et 1.600 mètres, on croyait que la tenue était son point faible. C'est sans doute tout le contraire qui est vrai.

En somme, malgré les lacunes et le peu de relief de sa carrière, je crois très volontiers qu'elle est bien réellement, la meilleure du lot, qui est d'ailleurs, je le crois non moins volontiers, un bien mauvais lot.

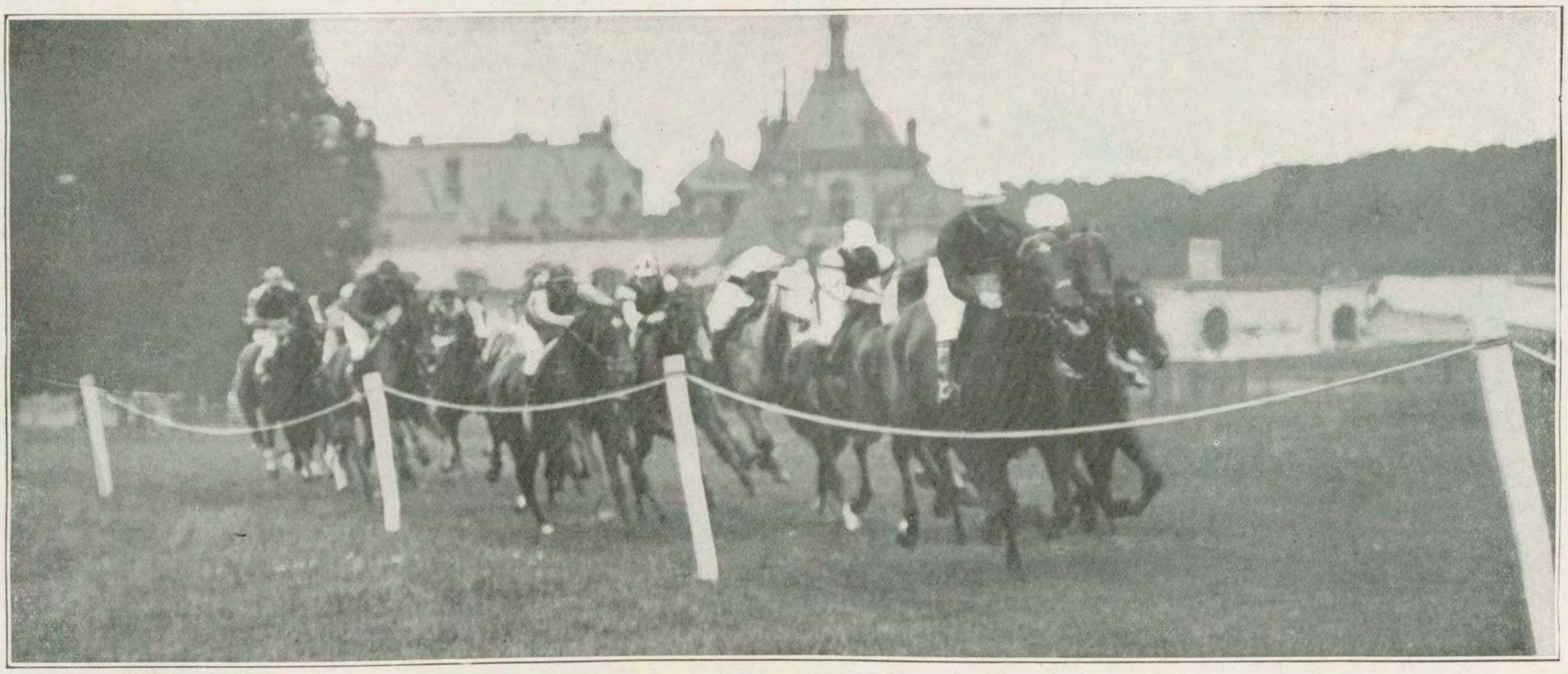
Stuart.

Poignée de nouvelles.

— Miss Davison, qui causa un si violent scandale à Epsom, le jour du Derby, a succombé à ses blessures.

— Un éleveur argentin a fait l'acquisition, pour 750.000 francs, de Craganour, le concurrent malheureux du Derby d'Epsom et l'a envoyé au haras.

LE PRIX DE DIANE



Moïa Banshee Sweetness Vraie Amie Marka Coupesarte Oréade

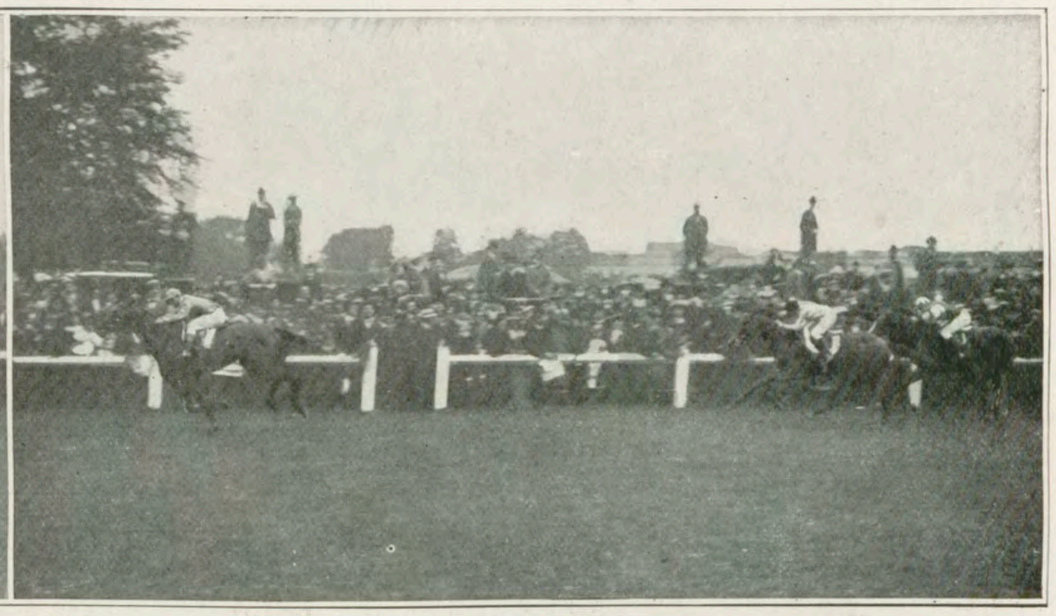
LA SORTIE DU TOURNANT DU CHATEAU

Seize pouliches se sont présentées sous les ordres du starter. Banshee, Sweetness et Coupesarte, se sont élancées en tête. Coupesarte s'assurait le commandement devant Marka, Banshee, Beauté du Diable, Sweetness, Oréade, Moïa, Cour Suprême, Marigot, Scammonée. La Sorbonne était à la queue du peloton.

Moïa Cour Suprême Banshee Oréade

A 200 MÈTRES DE L'ARRIVÉE

Marka entrait première dans la ligne droite, précédant Oréade, Coupesarte, Cour Suprême et Moïa; celle-ci se détachait au milieu de la ligne droite.



Moïa Cour Suprême Banshee

A 60 MÈTRES DE L'ARRIVÉE

Moïa, amenée à l'extérieur, passait avec la plus grande facilité. Coupesarte avait lâché pied peu après le tournant, ainsi que Marka.

Moïa Cour Suprême Banshee

L'ARRIVÉE DU PRIX DE DIANE (2.100 mètres, 75.000 francs).

Moïa l'emportait de quatre longueurs sur Cour Suprême. Banshee, la gagnante de la Poule d'Essai, se classait troisième devant Oréade et La Sorbonne. Celle-ci, après être restée longtemps en dernière position, faisait une fin de course remarquable. M. Caillault le propriétaire de Moïa, n'avait pas vu ses couleurs triompher, dans le Prix de Diane, depuis 1897, année où il remporta l'épreuve avec Roxelane.

LE DERBY D'EPSOM A ÉTÉ FERTILE EN INCIDENTS

LA VIE AU GRAND AIR

Nimbus

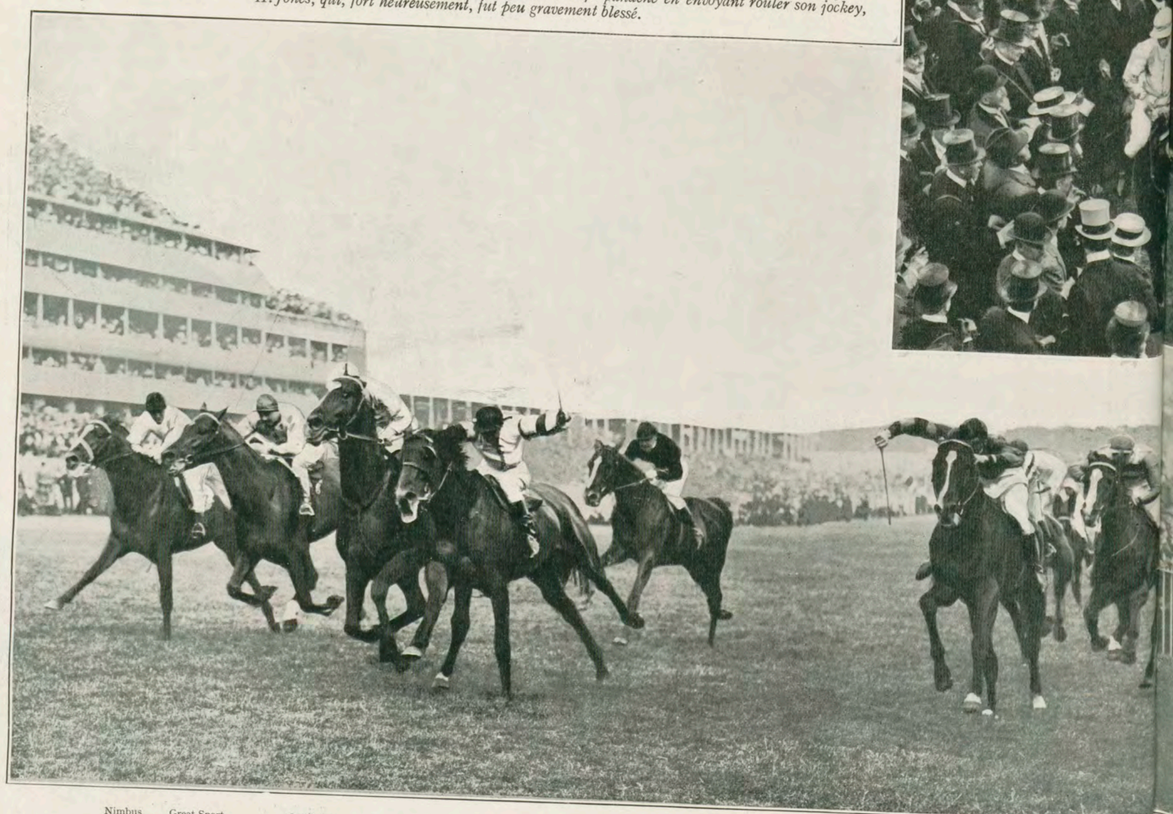
LA CHUTE D'ANMER

Au point où les chevaux entrent dans la ligne droite, une suffragette se précipita au milieu du peloton des concurrents. Agadir put l'éviter avec peine; quant au cheval du roi, Anmer, il la heurta violemment et fit panache en envoyant rouler son jockey, H. Jones, qui, fort heureusement, fut peu gravement blessé.

Craganour Aboyeur

LE TOTTENHAM CORNER

Parvenu à ce point du parcours, le peloton est commandé par Aboyeur, qui a pris la tête immédiatement après le départ; à côté de lui se trouve Craganour, dont l'allure brillante dénote ses ressources; derrière eux, viennent Day Comet, Shogun et Louvois qui commencent à améliorer leur position.



Nimbus Great Sport Craganour Aboyeur Sun Yat

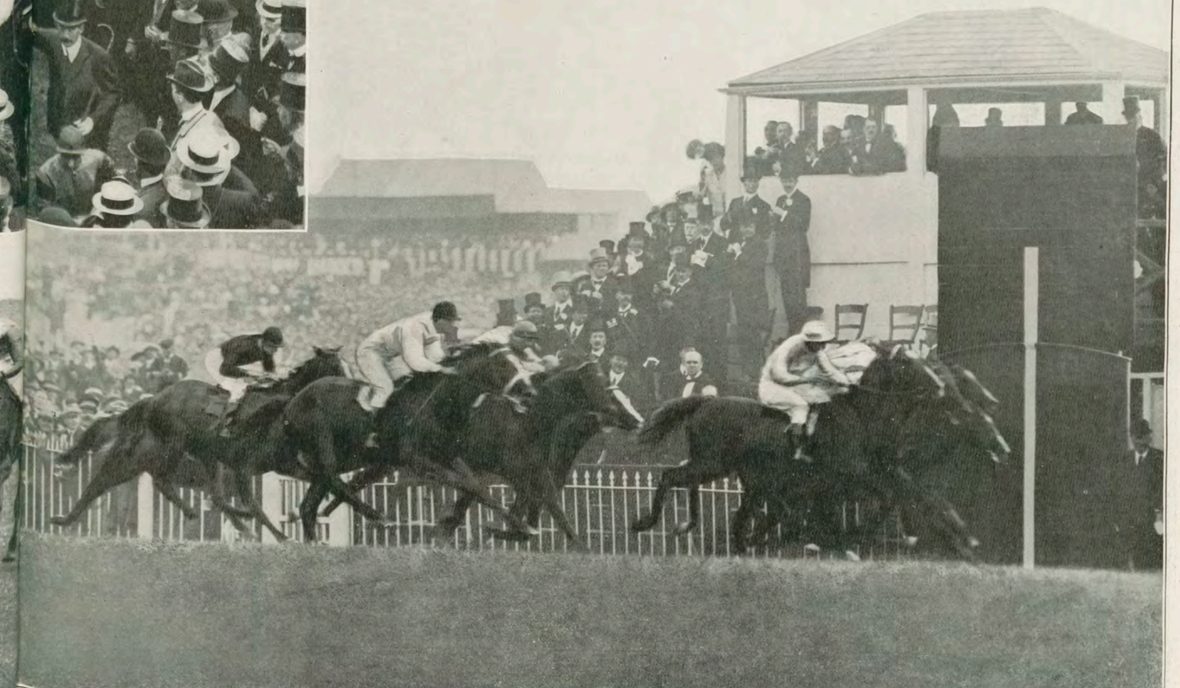
L'ARRIVÉE (VUE DE FACE)

Cette photographie, par une coïncidence curieuse, est prise à un moment où Aboyeur semble bien s'appuyer nettement sur Craganour; or, on sait que ce dernier a été distancé pour avoir bousculé Aboyeur. Sur le document ci-dessus, il manque à droite un cheval, Day Comet, qui se trouve à peu près au niveau des premiers.

Louvois Shogun

LA RENTRÉE

Selon la tradition, Craganour, considéré duit par son propriétaire aux balances. instants après. Craganour est suivi



Bachelors'Wedding Sun Yat Nimbus Great Sport Shogun Craganour Aboyeur Louvois Day Comet?

AUX BALANCES

encore comme le vainqueur, est con- Mais la course va lui être retirée quelques d'Aboyeur qui bénéficiera de la victoire.

L'ARRIVÉE (VUE DE PROFIL)

L'arrivée officielle donne : 1° Craganour (distancé), 2e Aboyeur, 3e Louvois, 4e Great Sport. Or, sur cette photographie, on voit très nettement quatre chevaux en première ligne; puis en seconde ligne Great Sport, Nimbus et Shogun. Outre Craganour, Aboyeur et Louvois, il y avait donc, au premier rang, un quatrième larron que le juge a passé sous silence.

DE SAINT-OUEN A LONGCHAMP

Bozkario Pané Duc de Dantzig Upholsterer Le Sopha Islington Green Œillet Blanc II Valmajour II

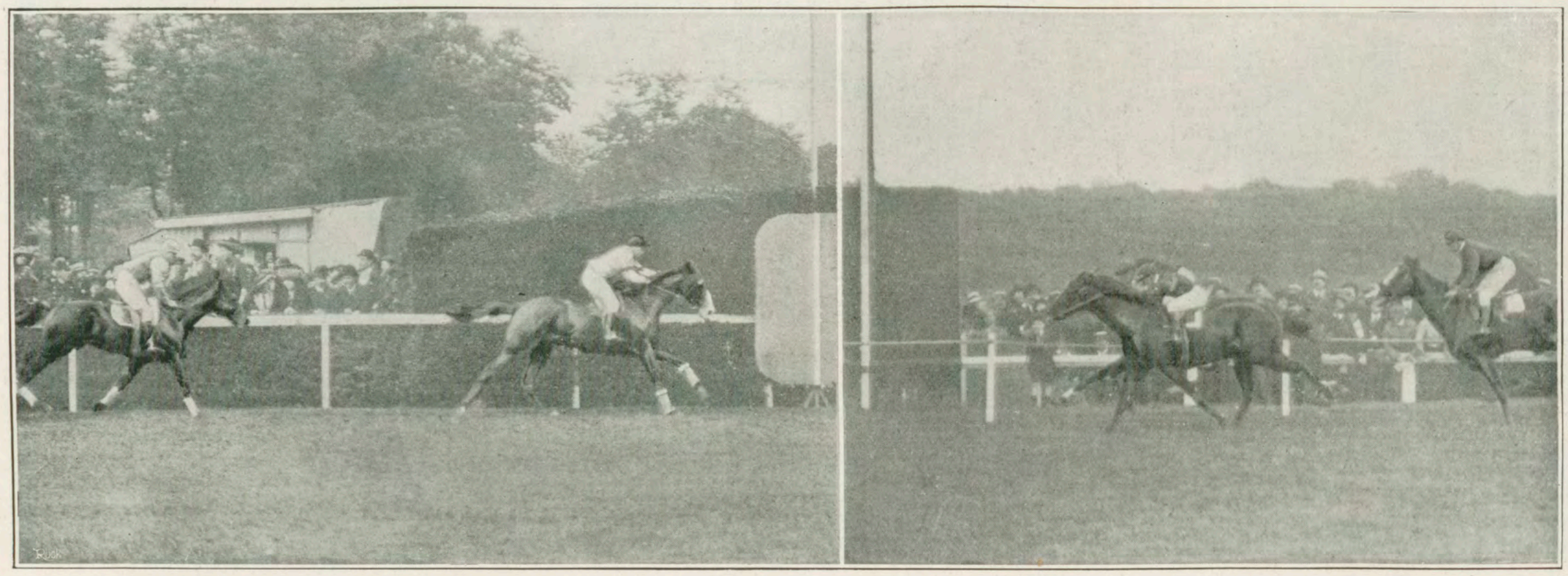
LA COURSE DE HAIES ANNUELLE DE SAINT-OUEN (3.700 mètres, 20.000 francs). — 3 juin. — Le passage devant les tribunes.

Valmajour II s'est élancé devant Upholsterer, Islington Green et Le Sopha. Valmajour II, au deuxième passage devant les tribunes, précédait Œillet Blanc II et Islington Green. — Dans les tournants, Bozkario passait en tête. Après la dernière haie, Islington Green prenait l'avantage pour battre facilement Bozkario.

Oukoïda Vermet Charing Cross III Riverain Montgobert

LE PRIX DES ACACIAS (2.400 mètres, 25.000 francs). — Longchamp. 5 juin. — Le dernier tournant.

Vermet est parti en tête avec Riverain. Dans la montée, Oukoïda prenait le commandement devant Vermet, Riverain, Charing Cross III, Opott et Montgobert. Dans le dernier tournant, Opott survenait. A l'entrée de la ligne droite, Vermet se détachait; Opott arrivait très vite, mais Vermet gagnait de justesse par une courte tête.



Bozkario Islington Green

L'ARRIVÉE DE LA COURSE DE HAIES DE SAINT-OUEN

Le vainqueur Islington Green, bénéficiait d'un avantage de douze livres sur Bozkario. Il ne prendra pas part au Grand Steeple.

Vermet Opott Charing Cross III

L'ARRIVÉE DU PRIX DES ACACIAS

Vermet et Opott, le premier et le second du Prix des Acacias, sont deux fils de Maximum, qui vient de mourir.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air.* — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.